“谁控制了海洋，谁就控制了世界”

从打败西班牙无敌舰队，到20世纪日德兰海战
无畏之海，成就了英国，塑造了世界

海洋帝国

英国海军如何改变现代世界

［英］布赖恩·莱弗里（Brian Lavery）著
施诚 张珉璐 译

EMPIRE OF THE SEAS

The Remarkable Story of How the Navy Forged the Modern World



中信出版集团 · CHINACITICPRESS

版权信息

书名:海洋帝国

作者:布赖恩·莱弗里

ISBN:9787508652443

中信出版集团制作发行

赞誉推荐

文风简练，可读性强，是一部权威之作……

《国际海员联盟电报》

（Nautilus International Telegraph）

杰作……英国皇家海军为大不列颠锻造了无数英雄，这其中不仅有德雷克和纳尔逊，更有数世纪以来，成千上万服役于英国舰队的将士们。本书讲述的就是他们为世界带来的变化。

《航海杂志》（Nautical）

皇家海军历史悠久、战绩辉煌……布赖恩·莱弗里这位业界公认的专家，翻阅大量文献资料，取精用弘，以亲切、趣味性的笔调重现了这段历史。

《先驱杂志》（Ancestors）

本书十分精彩，讲述了英国皇家海军跻身世界最强海军的艰难历程，非官方的国歌《统治大不列颠》得源于斯，传唱至今……德雷克、霍金斯、纳尔逊、罗德尼，一位位海军英雄在作者笔下重获新生。

《好书指南》（The Good Book Guide）

故事引人入胜……若一位执掌着国防财政大权的英国政府官员打算读本好书以消磨周末时光，那么此书便是上选。因为从书中他才能

知晓：在那旷日持久的战争、冲突中，是皇家海军的辉煌为英国赢得了一个响亮的名字——“大不列颠”。

《西部新闻晨报》（Western Morning News）

《海洋帝国》为我们呈现了从打败西班牙无敌舰队到第一次世界大战期间皇家海军的概况。然而，一些极为有趣的史实更好地为人们再现了海军的风采。15世纪战船上的海员们都做些什么？18世纪的高桅帆船上，船员们又能获得何种供给呢?

《家族史月刊》（Family History Monthly）

易读性可能是《海洋帝国》的最大优势。无论是学者专家，还是业余爱好者，都能从书中获益良多。《海洋帝国》中故事引人入胜，研究细致入微，值得推荐。

海军历史研究联合会

（Naval Historical Collectors & Research Association）

关于作者

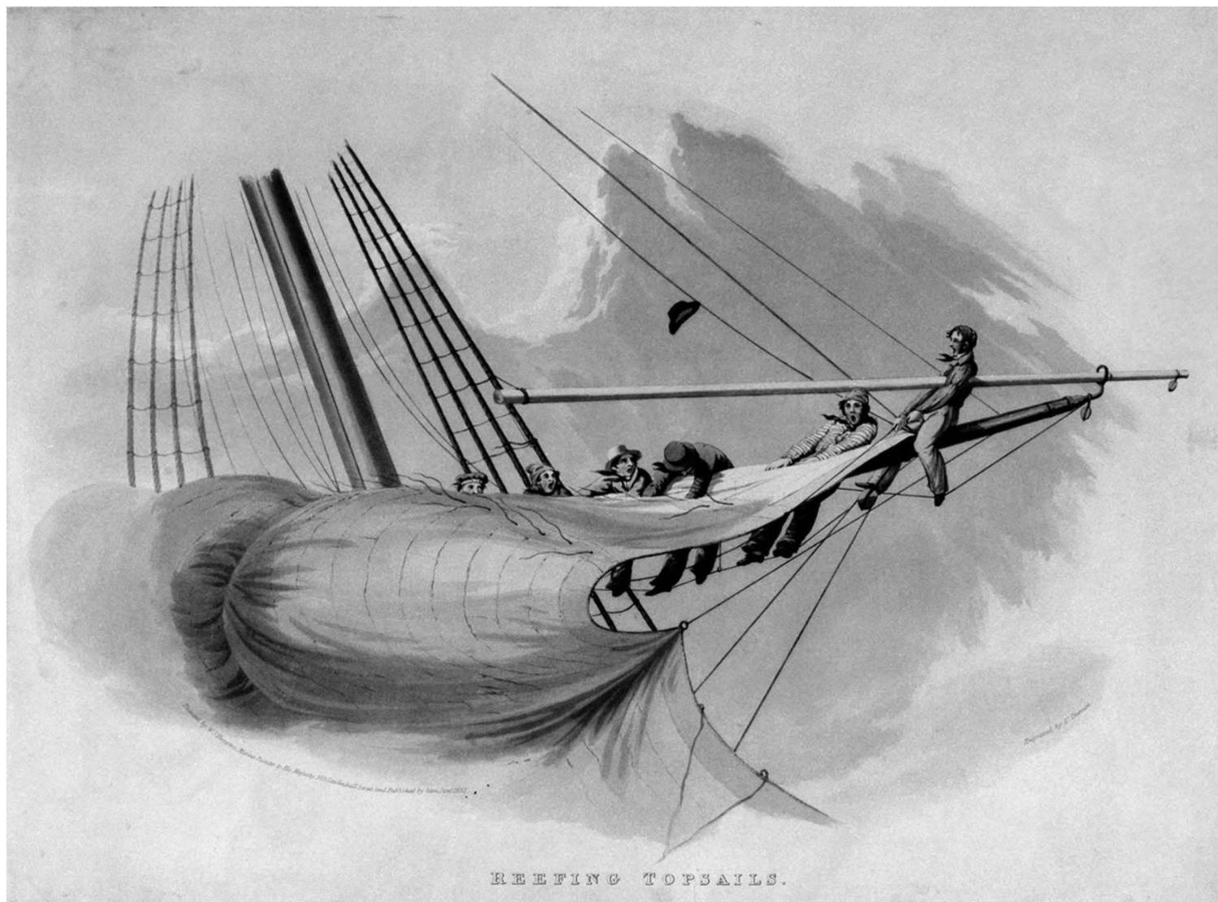
布赖恩·莱弗里（Brian Lavery）是英国格林尼治国家海事博物馆的名誉馆长，在航海和皇家海军研究领域享有盛名。2007年，凭借其不遗余力地宣传海事对英国的重要性，莱弗里获得了著名的“德斯蒙德韦特恩航海媒体奖”。2008年，他的著作又赢得了“航海研究社安德森奖章”。莱弗里著作等身，收录在英国康威出版社的经典之作包括《纳尔逊的海军》（Nelson’s Navy）、《杰克·奥伯瑞船长》（Jack Aubrey Commands）、《岛国》（The Island Nation）、《丘吉尔的海军》（Churchill’s Navy）、《丘吉尔参战录》（Churchill Goes to War）、《他们所效力的》（In Which They Served）、《令人惊诧的护卫舰》（The Frigate Surprise）、《我们要战斗在海滩》（We Shall Fight on the Beaches）以及《唯有战斗》（Hostilities Only）。他的最新三卷力作《皇家悍夫》（Royal Tars）、《一等水兵》（Able Seamen）、《全体船员》（All Hands）开拓了皇家海军研究的新维度，将视角转移到普通水手船员的身上。莱弗里也担任BBC（英国广播公司）系列纪录片《海洋帝国》的学术顾问。

前言

如今，英国皇家海军的火力要远胜于德雷克（Drake）、纳尔逊（Nelson）、费舍尔（Fisher）甚至丘吉尔时期。相较于19世纪初的千余艘战舰，如今皇家海军的88艘为数甚微，更难与“二战”巅峰时期的8000艘相提并论。然而，哪怕是现在最小的巡逻舰，都能在逆风条件下、传统射程外轻易击溃一整支纳尔逊舰队，它要做的只是逐个对准、扣动扳机，30mm小口径火炮的火力就足以摧毁对手的木质船身。舰队的雷达可以在迷雾和黑暗中找到敌军，声纳可以探测出数百英里外的潜水艇。舰队配备的飞机可以于数百英里外发现敌军，并予以打击，无论敌军是上天入海还是安营扎寨，都难以逃脱他们的探寻。除此以外，三叉戟核潜艇上装载有热核武器，其毁灭力甚至要强过“二战”中所有武器之和，摧毁世界上的大都市也易如反掌。虽然，如今的皇家海军在规模和武力上都逊于美国海军，也不再坐享曾经的万众瞩目，但它仍是一支强大且灵活的军队，拥有战舰、飞机以及潜艇，足以执行海上、海下甚至陆地的军事任务。

然而，恰恰是德雷克、布莱克、佩皮斯、安森以及纳尔逊他们相对无力又脆弱的海军，代表了不列颠的实力，赢得了民众的爱戴，并于各种微妙以及意想不到之处改变了不列颠甚至整个世界。纳尔逊的船只是木质的，易燃，一旦撞击岩石就会分崩离析。其船员多是心不甘情不愿的戴罪之身或是强征来的水手，远非如今高喊着保家卫国的志愿者。他们的视线范围限于地平线之内和海平面之上。一旦远离了陆地，他们就与岸上的指挥官断了联系。他们火炮的射程只有几百码，因唯恐与母舰丧失联系，士兵上岸后也从来不敢跑远。与当代航空母舰相比，他们的技术可能看上去相对低级原始，但推至当时，这些战船已经是最为先进的，需要全面的技术才能有效操作的庞然大

物。尽管这些船只仍有缺陷，但也比其他国家的海军来得成功，开始为不列颠承担起主宰海上世界的重任。



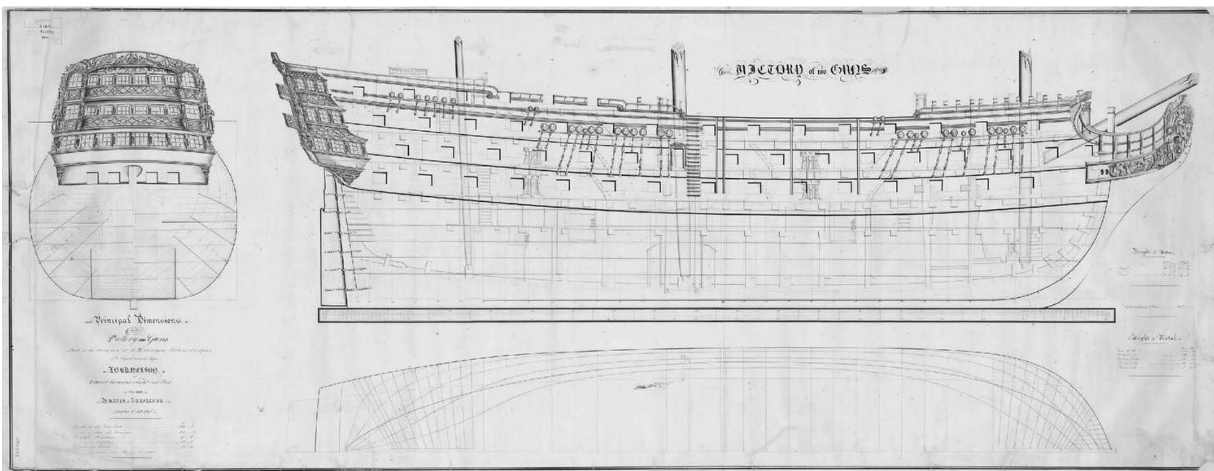
收帆。（国家海事博物馆，PW3760）

皇家海军成功地保护不列颠诸岛未遭入侵，也为其贸易和帝国事业保驾护航。但是它对世界和大英帝国的影响远甚于此，它是世界力量中的翘楚，更是不列颠民主的缔造者和禁卫军。

矛盾的是，皇家海军这么一个权力部门怎么可能成为民主建设强有力的支撑？这大概是由于维持一支海军耗资巨糜，不像是短期的军备竞赛，它不仅需要多年的长期投入用以建造战舰，也需要大量经费维系一支职业军官和水手队伍。而这冗繁的支出只能经由人民同意才能募集——最初，富裕阶层会为此慷慨纳税，不过最终，税源还是扩大至社会所有成员。亨利八世用没收修道院得来的财富营建了自己的

海军，而查理一世却在与议会的周旋中自掘了坟墓。在国王终于取得了议会的支持大兴海事后，塞缪尔·佩皮斯（Samuel Pepys）于1677年在下议院宣称“我们的安全维系于此”。在王权衰落之际，议会仍在商榷海军的扩建计划，1889年《海军防务法案》（The Naval Defence Act of 1889）恰诞生于此种际遇。仅仅20年时间，人民自己就成了海军扩建的生力军，1909年，他们游街宣请建造更多的无畏战舰（Dreadnought battleships），高呼口号：“8艘战舰，急不可待！”

与陆军不同，海军一般对国内的治安和稳定无所裨益，尤其是当其船员多为强制劳力，一旦上岸就为非作歹。17世纪50年代克伦威尔的将士们以武力威慑全国，议会在很长时间都对此印象深刻，并于1689年通过《兵变法》（Mutiny Act），在军官中安置了法律顾问，时效却只有一年。同时，针对海军颁布的《战争条例》（The Articles of War），却具有永久效力。与其他大国相比，不列颠更为仰赖海军，除却两次世界大战，它从不需要维持大量陆军。也正因为此，陆军一反其在西班牙、法国以及日后德国政治中的地位，在英国的政治舞台上从未成为一个要角。而海军无论在战时还是平时，在海内还是海外都有繁重的任务，致使其军官很难拨冗问政。



1765年“胜利”号（Victory）设计图——100门火炮，最为先进的三层甲板船，在后来的特拉法尔加海战（Battle of Trafalgar）中是纳尔逊的旗舰——刚开始建造的时候船头、船尾均有华美的装饰。（国家海事博物馆，J1850）

在船上，海军从来不像外界传言那样专制。《赏金猎人》（The Bounty）中残暴的布莱船长（Captain Bligh）多半是小说的夸张之作，现实中少见其人。确实，船长手中握有的大权可能要比法治社会中的任何个人都大，但是船只的操作需要大量的船员配合。这就导致虽然和任何群体一样，船员间也会存在分歧与争执，但船上的生活却能自然而然地衍生出同心协力的氛围。只有当船上或岸上的管理出现问题，士兵才会哗然反叛。正如海军上将马克斯·霍顿（Max Horton）1944年所写："惯常情况下船员不会陷入无纪混乱，除非他们怨气冲天，而这就是合理的审查的意义所在。"[注]

自古以来，海洋在英国文学上就举足轻重，但成为中心，却费时良久。第一个伟大的海员形象出自乔叟之笔。乔叟以达特茅斯（Dartmouth）的约翰·霍利（John Hawley）为原型——"但凡良知善意，他内心全无"。莎士比亚也常以海为主题，这大概是由于身处伊丽莎白时期的伟大港口伦敦，海洋才成为他逃不开的话题。《威尼斯商人》所处的环境便是海洋共和国，《暴风雨》的原型正是1609年在巴哈马群岛（Bahamas）遇险的"海洋冒险"号（Sea Venture）。丹尼尔·笛福（Daniel Defoe）是一位新闻工作者，但仅以一本书就获得了不朽声名。《鲁滨孙漂流记》（Robinson Crusoe）被尊为英语世界第一部小说，百年后人们都深受影响。很多年轻人正是在此书的激励下扬帆远航，投身海洋事业的。海军医生托比亚斯·斯摩莱特（Tobias Smollett）将《兰登传》（Roderick Random）以及《汉弗莱·克林克历险记》（Humphrey Clinker）的背景设定在海军历史上相对黑暗的乔治王早期，塑造了一位业余船长的形象。"我看见他奄奄一息躺在沙发上，时不时地由仆人撑着他的头闻一下嗅盐瓶。"弗雷德里克·马里亚特（Frederick Marryat）曾是托马斯·科克伦（Thomas Cochrane）麾下的见习军官，之后却成为19世纪后期最受欢迎的小说家。他的小说主角是一位年轻见习军官，受众多是半大少年郎。马里亚特写作的时代正处于拿破仑战争酣畅时。一个世纪后，他的地位被C·S·弗里斯特（C.S.Forester）取代。弗里斯特的《霍恩布洛尔船长》

（Hornblower）系列描述了一位执行独立任务的船长，在没有无线电的岁月里，这位船长有着绝对的自主权，决断之处尽显英明。在弗里斯特之后，类似的主题层出不穷，其中最著名的当属帕特里克·奥布莱恩（Patrick O Brian），虽然他轻蔑地表示弗里斯特的作品过于幼稚，但他采用类似主题，以一位护航舰船长进行独立任务为中心，写作了一系列为他博得盛名的作品。

从地理上来说，不列颠疆土内距离海洋最远处也不过80英里，然而不列颠的精神距离海洋更近。海洋在我们的词汇中都留下了印记，如我们熟知的“by and large”（大体来说）,“nip and tuck”（不相上下）以及“chip on his shoulder”（寻机爆发）。海洋文化也影响了我们的穿着。从维多利亚时期男孩间流行的水手装，到如今海魂装和甲板鞋，都带有海洋的印迹。更为深远的是，海洋赋予不列颠自由的意志，而强大的海军让它得以从欧洲大陆的极权者，从路易十四和希特勒的魔爪中脱身。正是由于帝国地缘广阔，不列颠的贸易才得以在近代早期喷涌蓬勃，当年的世界霸主为如今的英国留下了肤色各异的公民。海军并没有缔造帝国，但却实实在在地捍卫了帝国。正是由于帝国曾幅员广阔，才让英语获得了世界通用语言的地位。无论好坏，海军本身显示了国家的阶级结构。它曾是世界上汇集最多精英的部门，即使出身低微，如詹姆斯·库克（James Cook），也能晋升为战场指挥。但在维多利亚时期，它却成了英国国内最讲究阶级出身的部门。而这一过失，耗却了近乎半个世纪的时间才得以修正。数百年间，皇家海军为这个国家培养了诸多精英，如德雷克和纳尔逊，更培养了千百万海军士兵，他们在战舰上挥洒青春热血。此书讲述的就是他们改变世界的故事。

[1] B.Lavery, ed.，The Royal Navy Officer’s Pocket Book, London, 2007, p.9.



EMPIRE OF THE SEAS

The Remarkable Story of How the Navy Forged the Modern World

第 1 篇

HEART OF OAK

橡木之心



第1章
战胜无敌舰队

世界上大部分武装部队都能寻根溯源到确切的起始年月。英国陆军，包括皇家海军陆战队，就以有着“第一脚”（First of Foot）之称的皇家苏格兰团的成立年份——1627年为自己的纪年起始点。皇家空军也有自己的生日：1918年4月1日，空军甚至还有一个父亲——皇家空军司令特伦查特勋爵（Lord Trenchard）。然而，皇家海军却没有一个明确的成立日期，因为自国王阿尔弗雷德（King Alfred）于公元900年左右建造战船抵御维京人起的几个世纪中，海军经历了诞生、多次衰落，然后多次重生。300年后，国内外都不受欢迎的约翰王（King John）建造了一支拥有超过50艘战船的海军，由此朴次茅斯（Portsmouth）的海军基地得以发展成形。为了支撑自己冒进的外交方针，亨利五世（Henry V）也营造了舰队，其中就有著名的1418年“神赐”号（Grace Dieu），“神赐”号以1 400吨的排水量位居当时大船之首。1530年新教改革后，亨利八世（Henry Ⅷ）需要舰队抵御天主教近邻们对自己海岸的侵扰。他的堂兄、苏格兰国王詹姆斯四世（James Ⅳ）建造了“伟大的迈克”号（Great Michael），号称“（建造用了）法夫（Fife）地区除了福克兰森林外所有的木材，（以及）所有从挪威运来的木材”。为此，亨利八世也建造了巨大的“神赐亨利”号（Henri Grace à Dieu），势以应对。“神赐亨利”号装载有122门大炮（多数是轻型的），配备了340名士兵，301名海军陆战队员以及49名炮手。到1546年时，亨利已经拥有共计58艘船，其中分为运输船、三桅划桨炮舰，以及小得多的船载艇和划桨驳船。

亨利的船队并没有因为他的过世而解散，这支船队在他的新教儿子爱德华（Edward）和天主教女儿玛丽（Mary）统治期间，虽然规模

不再，却得以保存。这种继承延续在历史上是绝无仅有的。玛丽在与法国的对抗中输掉了加来（Calais），所以当伊丽莎白（Elizabeth）在1558年登上王位之时，英吉利海峡第一次成了英格兰的天然疆域。而她的海军，也在人民的欢呼中，击败了外来的天主教入侵——西班牙的无敌舰队。

最初，伊丽莎白并不是一个尚武的君主，她于国内外都推行和解政策。但是逐渐地，女王不断陷入与西班牙的小规模战争中，这多起因于约翰·霍金斯（John Hawkins）和弗朗西斯·德雷克（Francis Drake）兄弟。他们最初只是与西班牙进行奴隶贸易，但是1568年，他们的船只在墨西哥的圣胡安德乌卢阿（San Juan de Ulúa）被袭。震怒之余，他们以私人名义与西班牙展开商战，而1577年，他们更是在女王的资助下掠夺了西班牙在太平洋上的财物。

弗朗西斯·德雷克（1540？～1596）

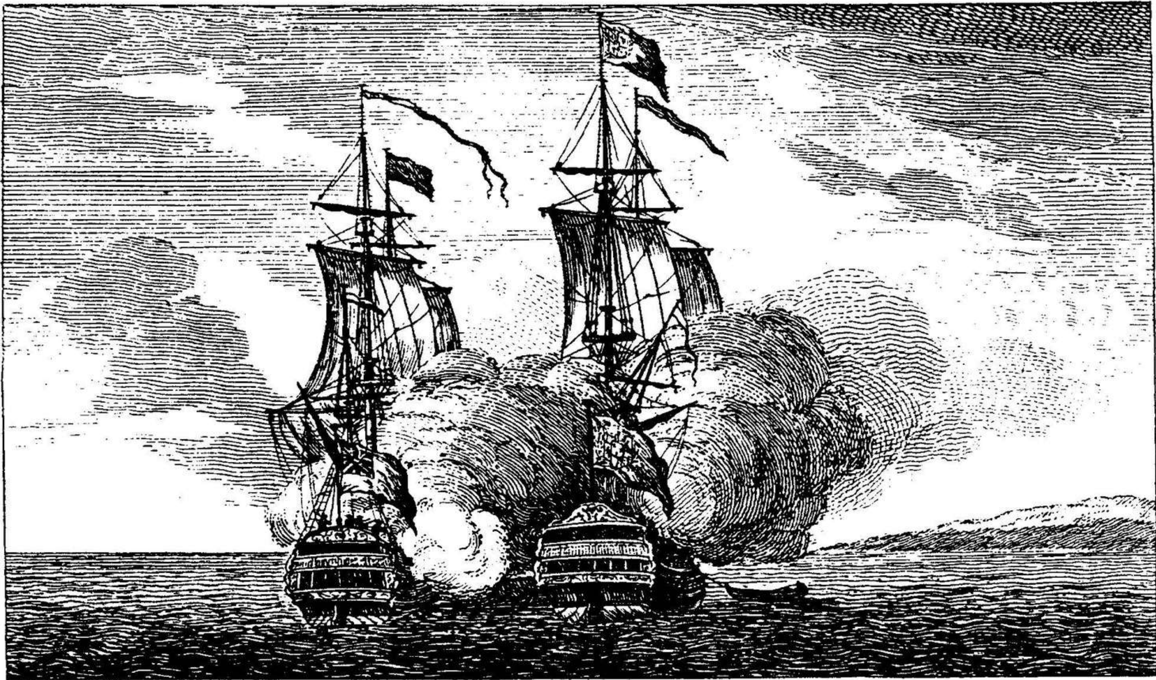


弗朗西斯·德雷克爵士，这幅肖像取自《环绕世界》（The World Encompassed）一书的卷首页，1628年伦敦出版。（康威）

德雷克出生于德文郡的塔维斯托克（Tavistock），其父以剪羊毛为生，不时兼职传教，曾在逃亡中落脚肯特郡（Kent），而德雷克就是在梅德韦河（Medway）上学会了驾船。回到德文郡后，德雷克加入了表哥霍金斯的船队，后者对他影响极大。不久后，他们开始从事奴隶贸易，将非洲黑奴贩卖到西班牙的美洲殖民地。几次试水后，收益颇丰。然而，这种贸易是违反西班牙当局规定的。1567

年，他们的奴隶贸易陷入困境。在回国途中，暂歇于墨西哥的圣胡安德乌卢阿，准备修补船只。一艘西班牙宝藏船也停入港口。几日后，西班牙人突袭了德雷克和霍金斯的船队。兄弟两人损失巨大，勉强得以保命逃脱。破损的船只载着超载的船员一路颠簸到家，惨不忍睹。自此往后，德雷克就胸怀复仇的怒火。据传说，德雷克对西班牙的敌视源于宗教，他本身可并不是什么虔诚信徒，但这完全无碍后世的宣传家追封他为新教英雄。

回国后，德雷克娶妻成家，却并未在新家久留。几次成功劫掠了西班牙货船和据点后，他开始计划1577年的大行动。这次出击可能得到了国务秘书弗朗西斯·沃尔辛厄姆爵士（Sir Francis Walsingham）的支持，并得到了女王本人的资助。他准备向南航行，绕过好望角（Cape Horn），去劫掠那些西班牙位于太平洋地区富饶但疏于守卫的据点。航行中，大副托马斯·道蒂（Thomas Doughty）因煽动兵变被处以极刑。由于之前损失了大半船只，德雷克只剩下“鹈鹕”号（Pelican）一艘航船。在成功穿过麦哲伦海峡（the Strait of Magellan），进入太平洋地区后，他将此船更名为“金鹿”号（Golden Hind）。虽然当时他的船员只剩30人，但是他还是抢劫了不少地方，甚至袭击了满装货物的“理念夫人”号（Nuestra Se ora de la Concepción），而不是其他记录中所说的“卡卡弗戈”号（Cacafuego）。德雷克在加利福尼亚，可能是如今旧金山所在地登陆，又取道太平洋回国，并在归途中，还不忘寻找马尼拉开来的货船。



“金鹿”号攻击西班牙宝藏船。（康威）

远航耗时近3年，1580年9月，德雷克终于回到祖国，成为第一位完成环球航行的英格兰人。起初，女王还因为外交原因对德雷克稍显疏离，但是一如所有的投资人，女王对于此次航海带回来的巨额财富还是表现出了欣喜。德雷克出身卑微，现在却能加官进爵，成为议会一员，甚至买下一座曾经的修道院，当作私宅。

很快，德雷克又投入他的海洋事业，举起大旗对抗西班牙，期间成败各半。1585年到1586年间他组织了对西印度群岛的袭击，攻击了伊斯帕尼奥拉（Hispaniola）、卡塔赫纳（Cartagena）以及佛罗里达，并将弗吉尼亚罗阿诺克（Roanoke）地区殖民未成的同胞解救回国。到1587年，战火已燃（德雷克的活动是部分因素），德雷克还洗劫了西班牙和葡萄牙的港口，当时，这些港口都在西班牙控制之下。德雷克攻击了西班牙的加的斯港（Cadiz），这片海域险要却易攻，劫掠过后，德雷克带着172 000达克特金币荣归，留下25艘西班牙船只沉入海底。在离开葡萄牙港口时，德雷克截获了满载财宝的“圣费利佩”号（San Felipe），并从其船员口中得知西班牙正在准

备报复。回国途中，他被提升为英格兰舰队副司令，官阶仅次于埃芬汉的霍华德勋爵（Lord Howard of Effingham），若不是出身寒微，又身处注重门第的时代，总指挥的位置非德雷克莫属。

通过海峡上游时，德雷克命令自己的一支小分队与霍华德（Howard）、霍金斯和马丁·费罗比舍（Martin Frobisher）一起迎击无敌舰队。战斗中，德雷克罔顾命令，截获“罗萨里奥”号（Rosario），并将其带回托贝（Torbay）。在格拉弗林海战（battle of Gravelines）中，德雷克在优势情况下毫不恋战，仅一小时左右就匆匆回撤，显然是为了保护所俘之宝。

战胜无敌舰队之后，德雷克又组织前往葡萄牙的远征，可能由于疏于计划，他既没能煽动起群众反抗西班牙的热情，也没能占领里斯本，或是俘获从亚述尔群岛来的西班牙货船。至此往后，德雷克就在国内休养。直到1595年，他与霍金斯又重组船队，目标是掠夺西印度群岛，如有可能，更想占领巴拿马。霍金斯11月不幸去世，在掠夺了巴拿马之后不久，德雷克也因病去世。他被装在铅制的棺材中，沉入海底。坊间仍有传说［尤其是他的家乡伯克兰修道院（Buckland Abbey）］：“如若英格兰蒙难，只要德雷克的战鼓再次擂响，他定当回归救国。”

作为一个民族英雄，德雷克充满矛盾。他具有典型的航海者的英勇和激进，却在领导力和与下属的关系上饱受争议。他从未彻底放弃过海盗事业，因而在为海军决策时难免心不在焉。他与霍金斯一起为英格兰开启了非洲黑奴贸易的先河。虽然出身卑微（也可能正因为如此），但他颇爱在服饰和消遣上掷重金以示不凡。他对于圈中比他富裕或地位高的人出手阔绰，以昂贵礼品慷慨赠予，却很少给自己的船员以同样的待遇。他是一个新教英雄，但他自己的信仰却并不坚贞热忱。

霍金斯和德雷克配合默契。当霍金斯前往伦敦为伊丽莎白女王管理海军时，德雷克独自指挥战船。1577年，在女王智囊、内阁大臣柏利勋爵（Lord Burghley）的建议下，霍金斯受命出任海军财务官（Treasurer of the Navy）。虽然有海军重臣威廉·温特（William Winter）的阻挠，霍金斯依然迈开了改革海军的步伐。他通过增加船员收入来招募新兵，将船员与排水吨位数的比例从1:1.5降低到1:2。他是最早呼吁船上卫生的官员之一，甚至可能是在英格兰船上安装吊床的第一人。最重要的是，他在西班牙货船和亨利八世三桅舰的基础上，设计出了新型的快艇，这种快艇横木更长，甲板上舱更矮，重型炮被安置在低处，连船帆也做了改进。霍金斯善用巧匠，他手下不乏出色的船舶设计师，如马修·贝克（Mathew Baker）等，这才能将理念化为现实。

英格兰与西班牙之间的战争已蓄势多年。由于英格兰是新教国家中的翘楚，而西班牙帝国作为天主教世界最大的势力，囊有葡萄牙、大部分意大利以及菲律宾和美洲大陆的广袤领土，因此宗教是他们不得不敌对的主因。即便不是出于宗教热情，伊丽莎白的臣民也希望通过战争，获得永久的安逸。在过去的几十年间，英格兰人目睹了亨利八世与罗马决裂，他的儿子爱德华施以极端的新教措施。而他姐姐玛丽即位后，一反先制，以焚杀异教徒的方式想让英格兰回归天主教的怀抱。伊丽莎白的宗教政策温和宽容得多，施以新教但并不极端。然而贪婪之欲罔顾宗教的缓和，德雷克、霍金斯、沃尔特·0罗利爵士（Sir Walter Raleigh）、马丁·费罗比舍爵士（Sir Martin Frobisher）、汉弗莱·吉尔伯特爵士（Sir Humphrey Gilbert）以及许许多多其他人，都从海外的探险中获益良多。1568年荷兰反抗西班牙时，伊丽莎白公开支持荷兰，这就更加恶化了英西两国的关系。1587年初，伊丽莎白的表亲苏格兰女王玛丽（Mary）被处死，成为战争爆发的导火索。与其子詹姆斯不同，玛丽是虔诚的天主教徒，同时她也是英格兰的王位继承人。她的过世就意味着新教徒詹姆斯将成为伊丽莎白的继承人。1587年9月，西班牙国王菲利普（Philip）下令召集船队，即著名的“无

敌舰队”，准备攻击英格兰。作为回应，德雷克洗劫了西班牙海岸，并在加的斯大获成功，击毁了多艘西班牙船，满载而归。事后，德雷克称自己“烧焦了西班牙国王的胡子”，然而事实可能并没有听上去那么风光。勒班陀战役（Battle of Lepanto）刚刚过去16年，当时土耳其苏丹曾宣称“虽然威尼斯人击沉了我几艘船，他们不过是烧了我的胡子。胡子是会再长出来的。但如今我占领了塞浦路斯（Cyprus），那就等于砍断了他们的双臂”㊟。德雷克知道他羞辱了西班牙，甚至他的鲁莽也暂时唬住了西班牙人，但是他并没能阻拦西班牙人进攻的号角。

“重型火炮”有史以来第一次成为海战中船只配备的主要武器。自15世纪起，船上就开始装载这样或那样的枪炮。长帆船或快艇常常在船头装载一架重型炮，而战时征用的商船体形偏圆，多在船侧装载轻型炮，用以攻击敌人的甲板和船桅。16世纪早期，人们发明了射击孔，这样就能在船身下部装载火炮。人们可以在重填弹药和坏天气时关闭射击孔。轻型炮一般由多部分组装而成，用时才以铁环箍住以便固定，因此被称为炮“筒”。这种炮一般都是后膛装弹，得亏当时火药质量低劣，才没能走火致险。而重型炮由铁或铜浇铸而成。火药制造的精进让英格兰有能力使用火力更大、射程更远的武器。正如西班牙国王菲利普对他的众多间谍所说，

> 你们须牢记，敌人的战略是远攻，这得益于他们先进的大炮……而我们的战略恰恰相反，就是要拉近距离，与他们纠缠……敌人用他们的大炮……低处开火，击沉敌方的船只。㊟

西班牙的战略显然错了。无敌舰队本计划沿英吉利海峡到达尼德兰，然后赶走帕尔玛公爵（Duke of Parma）的军队。但是只要英格兰和荷兰稍有行动，这一计划就将流产。人们说：

> 英格兰的船只又快又大，装载有更多的远程炮；他们和我们一样了解自己的优势所在，但却完全不会和我们言归于好，只会冷酷以对，用火炮将我们击碎。我们却难以伤他们分毫。可以说，我们出航迎战，凭借的仅仅是奇迹定会发生这样的信念。[注]

西班牙和英格兰在组织和炮术上都不一样。

> 他们的士兵看防守卫，他们的军官巡视舰队，一如在岸上般自在；他们的任务除此之外就只剩擦拭武器，面对各式武器，他们也不会大惊小怪。炮击手无须做任何苦力，只需研习炮术……剩下的水手都由奴隶充当，辛苦劳作，日夜不得停歇……也不能在甲板下睡觉或歇息。因为无论天气好坏，无论狂风暴雨还是烈日当头，他们都需要在隐蔽和救援的模式里来回转换。[注]

这与德雷克的理念有所出入，他心目中的船员应该是“团结一致”的，而绅士们也必须“与水手一齐呐喊划桨”。

君主常常声称拥有“招募”或“强征”渔民加入海军的权力。这一古老的权力源自撒克逊国王有权征召任何臣民参军的惯例，但是随着海军在国防中的作用越来越重，参军的义务成了渔民愈加沉重的负担。在中世纪战舰刚刚开始装配武器之时，商人、水手经常随船出征。之后，政府常常预付给渔民一小笔钱，作为其为国效力的“订金”。因此以“强征”一词来形容这一征召程序也有些言过其实。亨利八世时期的征召颇为温和，水手的待遇尚佳，战争持续时间也相对较短。而伊丽莎白时期，情况就不一样了。

在数次拖延后，无敌舰队终于在1588年7月29日出现在普利茅斯（Plymouth）。据后世传说，德雷克当时玩球兴致正高，遂决定结束比赛后再出船迎战。但这并不可信，更大的可能是，德雷克等待的是更为适宜的风向。德雷克的计划正是要巧用风向从后方突袭无敌舰

队，而顺风则能让他得心应手。西班牙派出130艘战船、共计3万人的战队，呈英格兰人所谓的月牙形排列，实则列队要比这复杂得多。至少我们要摆脱一种错觉，认识到西班牙的船实际上并不比英格兰的大。即便西班牙确实拥有几艘大船，那也多半是运输陆军部队之用。而两国的小船间要说有区别，也就在于霍金斯的帆船是赶制的，其差距绝非维多利亚时期的传奇中所说的那么巨大。

英格兰舰队拥有大致110艘战船，但其中大部分是征用的商船，武力微弱。德雷克也只是副职司令，一个出身贵族的指挥官被认为是必不可少的，因此埃芬汉的海军上将霍华德勋爵全权总领舰队。两军交锋多次，期间英格兰小分队试图远距离炮轰敌方，但收效甚微。波特兰岛（the Isle of Portland）战役中，英格兰采用"拔毛"（feather plucking）战术，但并未奏效。此后，英格兰舰队分为四小分队，准备更猛烈地进攻。两艘西班牙战船被俘，却只是因为它们自己撞到了一起。在进入海峡一周后，西班牙人停在了格拉沃利讷（Gravelines），英格兰准备了火炮船予以应对。火炮船并不总是最理想的武器，但此时西班牙船只已经抛锚在岸边动弹不得，而且西班牙士兵对于3年前荷兰人在安特卫普使用的爆炸船还心有余悸。最终，无敌舰队的队形被打散了。英格兰船得以近身用短程炮轰击敌军。西班牙人原以为船侧发射炮弹是一次性的，开火后要从船外侧填弹，所以攻击完成必须要撤离战场进行填弹，但英军的填弹技术显然要比敌军预计的好得多。西班牙军队放弃了与帕尔马军队（Parma）会师的希望，准备打道回府。航行到苏格兰北部地区时，又遭遇风暴，战舰多数被毁。格拉沃利讷战役结束一周后，伊丽莎白女王在泰晤士河畔的蒂尔伯里（Tilbury）对她的士兵讲话，这段话几乎就是她传奇一生的注解："我知道身为女人，我身躯单薄脆弱，但我怀揣一个国王、一个合格的英格兰国王的雄心壮志：任何胆敢犯我疆域者，不管是帕尔马、西班牙，还是其他任何欧洲国家，必将闻风丧胆。"

这是一次伟大的胜利，为此，人们11月在圣保罗大教堂举行盛大的庆功仪式。教堂里欢庆的钟声响彻全国，而历史也将铭记此刻。在这离大陆不远的小岛之上，女王统治的不过是一半方土，外有世仇环伺，内有贼臣乖张。对于西班牙来说，英格兰不过是异教徒和海盗之国，然而正是这不起眼的小岛国挑战并战胜了西班牙这一最强大的世界帝国。这场胜利确保了英格兰的独立，也为伊丽莎白温和宗教政策下的新教指了条活路，而新教在日后成了英格兰文化的要素，甚至成了不列颠的特性所在。

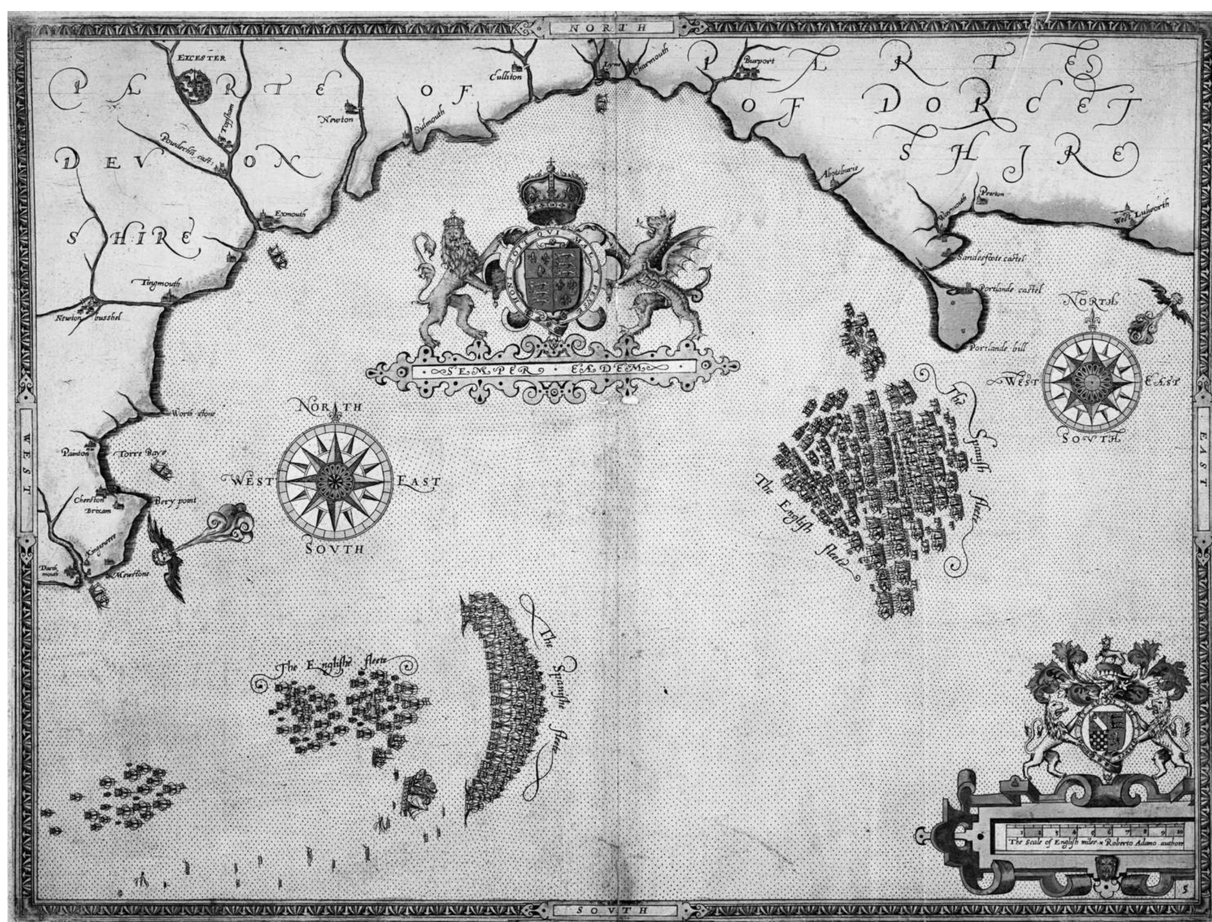
1588年英格兰战胜西班牙舰队并不能完全归功于英格兰士兵的勇猛，天时同样重要，但这并不影响新教徒对胜利的认知。这恰恰证明了上帝是站在他们一边的，勋章上也刻下了神佑的字句："上帝的风将敌军吹散。"然而，德雷克知道他的远程策略并不如他所预期的那样成功，甚至可以说是失败的。"若不是我极力表现、从善如流，定将说服自己向主坦诚我的罪过。"(注)重型炮在海战中的运用确实是英格兰人的贡献，它也为日后的不列颠开辟了致富之路。火炮武装下的英格兰战舰只有在水雷、鱼雷、潜水艇和飞机的威胁后，才开始显现颓势——而这已是3个世纪以后的事了。

胜利并不是战争的终结。到1588年底，海军人员配备上的缺陷开始显现。其实这种缺陷在1587年就已经初现端倪，当时"金狮"号（Golden Lion）的海员叛变并抗议道："我们被迫为陛下缴纳津贴，却不受重视；您未以人道相待，却视我们为猪狗。"(注)到1588年，虽然霍华德勋爵对他的士兵赞赏有加，却也承认："他们为女王殿下甘洒热血，却鲜见肉糜，确有不公。"(注)到8月时，军饷供给极端紧缺，据霍华德说，

> 疾病和死亡开始在军营里急速蔓延，在马盖特（Margate），我们的病员无人收留，死于街巷，情境凄凉……看样子传染很可能遍及整个军队，因为船员出海时间太长，而换洗的衣服太少，也没

有地方提供衣服，即使有，他们也没钱购买，因为有些人，应该说是大多数人已经出海8个月之久……我敬爱的陛下啊，请尽快让您的船员们休息，同时出钱为他们治疗吧……(注)

除了疾病，由于饷银的拖欠，不满情绪也开始在船员间蔓延。女王的国库压力过大。修道院的财富被劫掠耗尽后，都铎王朝还没能找到新的财源，能够在支撑一场持久苦战的同时去支付船员的薪饷。



上图选自霍华德勋爵所记录的一系列西班牙无敌舰队的入侵计划图，此图展现了这一战役的两个阶段。在图左侧，英军追击无敌舰队，并俘获了“圣萨尔瓦多”号（San Salvador）。在图右侧，是发生在波特兰的那场规模宏大、难分胜负的战斗。（国家海事博物馆，F8043）

这场战争确实持续了很长时间，直到伊丽莎白女王15年后薨逝才告终结。一年年军队出征，而士兵的质量和斗志却是每况愈下。这首先带来的影响就是最优秀的海员被警告要避免被皇家征召——这一警

告被铭记了数百年之久。一个世纪后，沃尔特·罗利（Sir Walter Raleigh）写道："大多数时候，他们极不情愿登上国王的战舰，因为此处的生活堪比奴隶，他们必须忍受贫穷和饥饿；而商船的境况却恰恰相反。"[注]此外，由于被控腐败，征兵系统开始崩塌。据罗利所言，"在为皇家舰队召募和强征足够的水手这件事上，要么官员渎职，要么贿赂盛行；否则国王的船员不会质量最差……水手间开始流传一句谚语，那就是征兵大臣总是将最能干的人留作私用。"[注]

而在已经入伍的水手中，伺机离队的也不在少数。1602年，威廉姆·蒙森（William Monson）抱怨道："在回国途中叛逃的士兵人数多到让人难以置信，更难以报告长官。"[注]他提议采取防范措施，并写信给"所有征召水手的市政首脑，如果他们发现有非经允许就离队归乡的船员，要立刻将其逮捕，送往监狱，依法处置"。而皇家命令更为严苛，适用对象也更为广泛。1599年，16到60岁的成年男子，而不是18到50岁，都是被征召的对象，"为确保他们前往查塔姆（Chatham），违令的代价胜于丧生之痛"，每一个海军中将都需"任命一可信、谨慎之人与他们同行，以促其快速到位，确保无人叛逃"[注]。

一旦人们开始丧失信心，便会有越来越多的识字之人投身书本以求慰藉。理查德·哈克鲁伊特（Richard Hakluyt）首先于1589年出版了他的《航海要义》（Principal Navigations）、《航行》（Voyages）、《大英民族的交通和发现》（Traffiques and Discoveries of the English Nation），而后又于1598到1600年间出版了更为翔实的三卷版。弗朗西斯·沃辛汉爵士（Sir Francis Walsingham）在国务卿的支持下，编辑了大量的探险故事，其中他大肆宣扬英格兰人在海洋和陆地上的英勇，丝毫未提及法兰西或者西班牙对这世界的贡献。严格说来，打败西班牙无敌舰队并不是什么探险之旅，却也被编进了第二版故事集中。很快，英格兰掀起了第一个出版热潮，在很长时间中激发了人们的爱国热情，而此时英格兰真正的海军力量还远不是赞歌中那般无往不胜的英勇。

1. Garrett Mattingly, The Defeat of the Spanish Armada, London, 1961, pp 114-115.
2. Michael Lewis, Armada Guns, London,1961, p.73.
3. Colin Martin and Geoffrey Parker, The Spanish Armada, London, 1988, p.153.
4. Harold Hodges and Edward Hughes, Select Naval Documents, Cambridge, 1922, p.22.
5. Sir Julian Corbett, Drake and the Tudor Navy, London, 1899, vol.2, p.286.
6. Michael Oppenheim, A History of the Administration of the Royal Navy, London, 1996, p.384.
7. Navy Records Society,The Defeat of the Spanish Armada, ed. J. K.Laughton,vol.1,1895,p.190
8. Ibid.， vol.2, pp 96-97.
9. Oldys and Birch, ed.， The Works of Sir Walter Raleigh, Oxford, 1820, vol.8, p.344.
10. Ibid.， p.346.
11. Navy Records Society, Sir William Monson’s Naval Tracts, 1902, ed. Oppenheim, vol.2, p.383.
12. Historical Manuscripts Commission, The Manuscripts of F.J.Savile Foljambe, London, 1897, p.69.

第2章
漂向内战

伊丽莎白女王于1603年去世，苏格兰的詹姆斯六世继承了英格兰的王位，成为詹姆斯一世。虽然苏格兰仍然是一个独立的国家，拥有自己的议会和海军，但是可以说它已与英格兰联合成一个岛上王国。在接下来的一个半世纪中，苏格兰频繁起义，却并不影响两个王国间越发紧密的联合，而这种联合也增加了英格兰海军作为主要防御手段的重要性。然而，新登基的国王却是个和平爱好者，很快便结束了与西班牙的战争。在詹姆斯一世在位期间，他小心翼翼地避开所有对外冲突，并任由海军在他在位的前15年间无人问津、逐渐衰落，尽管他于1610年间也建造了“皇家亲王”号（the Prince Royal），这艘当时最大的船只，甚至可能是最早的三层船。1618年，某委员会报道国家海军，“发现之前的23艘战船，两艘驳船均有多处缺陷，甚至朽烂”。报告建议修整一支由4艘包括“皇家亲王”号在内的“皇家战船”组成的战队，战队支柱是14艘大型船，6艘中型船，2艘小型船和4艘小艇。注这一计划在之后的几年中被逐渐完成。

虽然这段时间并不是海军的辉煌时期，但是17世纪确实见证了英格兰海外帝国的诞生。催生海外帝国的多是私人冒险家，而他们的动机又各有不同。东印度公司于1601年首航，主要目标是打破荷兰在印度尼西亚对香料贸易的垄断，而不是为了占领日后成为其根据地的次大陆。1607年，一小队冒险者在约翰·史密斯上校（John Smith）的带领下，在弗吉尼亚的詹姆斯敦建立了殖民地，他们几经交困后才迎来了昌盛繁荣。而远至美洲东海岸，有一支后来被称为“移民先父”的清教徒长期与宗教迫害做斗争，建立了新英格兰（New England）殖民地。圣基茨（St.Kitts）是不列颠在西印度群岛上众多殖民地中的第一

个，建于1624年，同年，英格兰人还占领了具有重要战略意义的巴巴多斯岛（Barbados）。自莎士比亚的《暴风雨》（The Tempest）在1610年首演后，人们开始正视这个不断成长的帝国。1616年，一位强大的原住民首领的女儿——宝嘉公主（Princess Pocahontas）——与其丈夫约翰·拉尔夫（John Ralfe）一同来到伦敦，并觐见了国王，参加了众多聚会。她死于泰晤士河畔的格雷夫森德（Gravesend）。

詹姆斯国王本计划让其子查理与西班牙公主联姻，年轻的王子与詹姆斯的宠臣白金汉公爵（Duke of Buckingham）一同前往西班牙。当他们被羞辱性地拒绝后，两国间关系骤紧，国王也开始屈从民意，准备与西班牙开战。备战的准备工作一直持续到1625年3月詹姆斯去世、其子继位为查理一世之时。是年秋天，无视于季节的不适、财政的紧缺，一支英格兰远征队动身前往西班牙。

远征军的惨淡境况并非由敌军造成，而多半是被自己的疾病、无能和供应不足等问题拖累。军事决策的失误确实是一方面，而疾病却给好几艘船上的士兵几乎毁灭性的打击。仅“皇家安妮”号（Royal Anne）一艘船上的800名士兵中，就有130人死于疾病，此外还有160人卧床不起。其中一名将领曾写道：“水手们非死即病，因而都没有足够的人来料理船务”，还说“可怕的疾病在人群中传播，一旦感染，命不久矣”[注]。军队归航后，爆发了一系列的叛乱事件。报道称：

> 水手在为攻打加的斯做准备，其他人留守在皇家战船上，由于从未获得饷银，他们多次上岸前往伦敦声讨、威胁白金汉公爵，甚至一度曾意欲卸下公爵宅门、硬闯宅院。最后，国王用自己的补助金清算了他们的薪水，骚动才得以平息，集结的士兵才散去。

这发生在1627年初，远征一年多以后。[注]政府的信用严重下降，而水手服役皇家的意愿也跌落谷底。

1627年英格兰又一次远征拉罗谢特（La Rochelle），旨在支持那里的新教徒反抗法国国王。军队来不及整装便动身出发，结果与之前一样凄惨。这次远征共召集3 800名船员，其中多数死于战场。所有船员的薪饷不是拖欠就是未至，数百人忍饥挨饿。一位船长在远征归来后写道："战士们境况凄惨，他们没有鞋袜，连遮身蔽体的破布也没有……船上染病者众多，再待上一个月的话，那幸存者之势单力薄都不足以让船靠岸停泊。"[注]

1628年，英格兰曾试图再次组织远征，据说"海军在普利茅斯几乎已经准备停当，但由于欠饷9个月之久，又亲眼看见自己最好的口粮被贱价出售，士兵哗然反抗。暴动中有3人丧生。骚乱过后，肇事者逃窜"[注]。远征军中的一名生还者由于不满，刺杀了白金汉公爵。公爵死后，激进的对外政策方得终结。

早在远征西班牙这一悲剧以前，海盗问题就已经让人焦头烂额。西班牙北部的比斯开湾人（Biscayers）和海峡对岸的敦刻尔克人（Dunkirkers）长期以海盗为生，但至少他们都是天主教徒，目的也只在于劫掠船只。更可怕的是来自北非港口塞拉（Salé）和阿尔及尔（Algier）的巴巴里（Barbary）海盗，他们在残害天主教徒一事上不受道德约束，他们的"高效"也让人恐慌。巴巴里人在自己的海域里劫掠船只、奴役船员已让人怨声载道，更糟糕的是他们开始出没于英格兰海岸——1625年，有30艘巴巴里船出现在圣艾夫斯（St.Ives），普利茅斯、普尔（Poole）以及其他很多港口的居民开始为自己的安危担忧。海军巡逻未见成效，雪上加霜的是赎救的程序又遭到破坏。原本教会负责募集赎金以解救人质，但这些赎金却上交至王室掌控的中央基金，用以解救宫廷红人。到1631年6月，事情变得更糟了，阿尔及尔的海盗洗劫了爱尔兰海岸巴尔的摩（Baltimore），带走了120名妇孺予以囚禁，可怕的虐囚传闻在坊间流传。1632年2月，国王收到"来自众多可怜女人的"请愿书，"哭诉她们的丈夫、孩子、朋友，总计500多人被阿尔及尔和突尼斯的摩尔人掠为苦役"[注]。

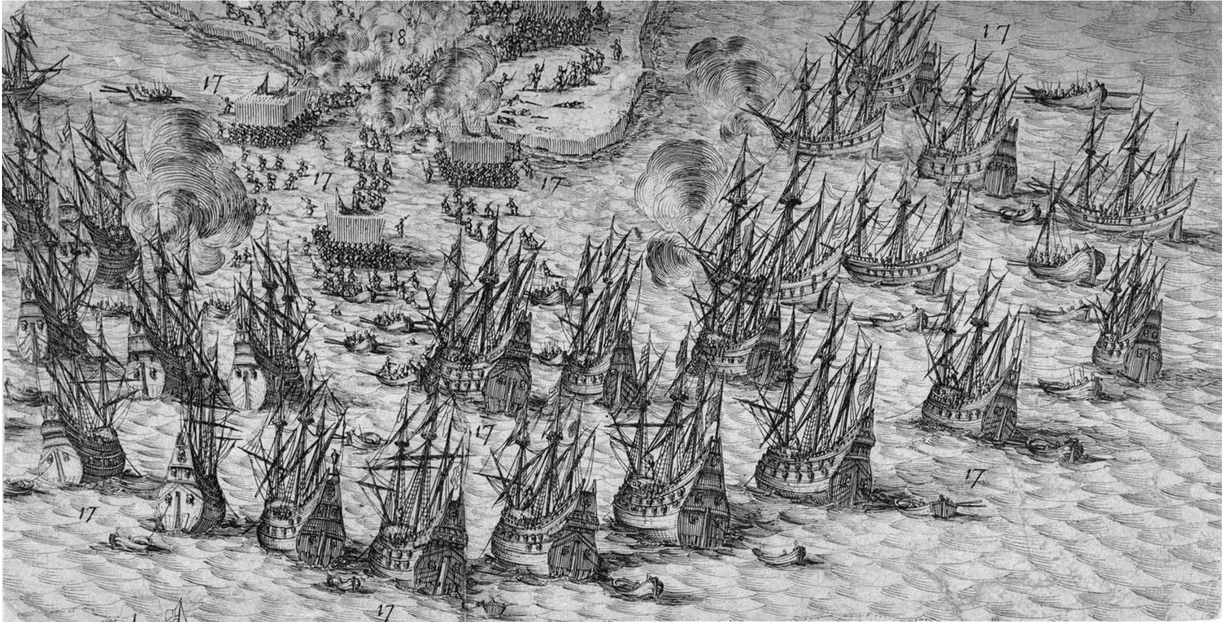
对政府指责最为激烈的当属约翰·艾略特爵士（John Eliot）。艾略特是议会成员，德雷克老家德文郡的海军副将，远征加的斯的溃败和治理海盗的失当激怒了艾略特。由于本性保守，艾略特并未将矛头指向国王，而只是起草文书抨击相关大臣的玩忽职守。他同样利用拒付补助金的方式来逼迫国王妥协，以期调整行政模式。在1629年的议会上，艾略特的两名同僚押下议会发言人，让他得以宣读自己的讲稿，演讲中，他鼓动人民拒绝支付非法税费。

事后，国王查理一世决定解散议会，独自掌政。在缺乏议会补助金的情况下，查理决定重申他的封建特权，以此来招兵备战。1634年，他颁布“船令”（ship writs），要求所有的大港口提供相应的船只并配齐船员。令状言明：伦敦要提供900吨位大船1艘，“配备至少350名船员，并提供专家和经验丰富的水手数名”；800吨位船1艘，船员260名；500吨位船4艘，船员各200人；300吨位船1艘，船员150名。[注]国王下达此令的权力似乎毋庸置疑，就在不久前的1591年，伊丽莎白女王也做了同样的事。人们虽有怨言，但海军仍计划在1636年配备完全，等待起航。

然而，这道命令的执行还是遇到不少困难的。士兵和商人之间的差距越来越大，查理一世已经建造了名为“海上霸主”号（Sovereign of the Seas）的大船，在船上安装火炮100座。战船的规模成长速度远远超过商船。因此，各大港口一时间很难找到合适的船只来应对国王的征召——到1635年，只有伦敦一处确实交付了所要求的船只和船员，其他城市都同意付钱了事。

1636年，查理将“船令”的政策推广至内陆城镇。考虑到很多乡镇的规模过小，不足以独自承担提供船只的任务，而内陆又确实没有船只资源，查理同意各地以钱代船。例如在白金汉郡，本应提供450吨位船一艘，船员180名，或者缴纳4 500英镑以代替之。更小的乡镇无须提供船只，只需缴纳船费：德比（Derby）175英镑，赫里福德

（Hereford）220英镑，切斯特菲尔德（Chesterfield）50英镑，亨廷顿（Huntingdon）40英镑。[注]与船税不同，这一以钱代船的政策就没有宪政先例支撑了。白金汉郡的一位绅士约翰·汉普顿（John Hampden）拒缴船费，将官司诉诸法庭。最终，他以极微弱的劣势败诉，却一举成名，并引起了数世纪来未曾见闻的反抗国王的浪潮。



1627年在雷岛（Ile de Rhé）的英国舰队，图中清楚地描绘了那个时代船只特有的高耸、狭窄的船尾，船尾还拖有长船。

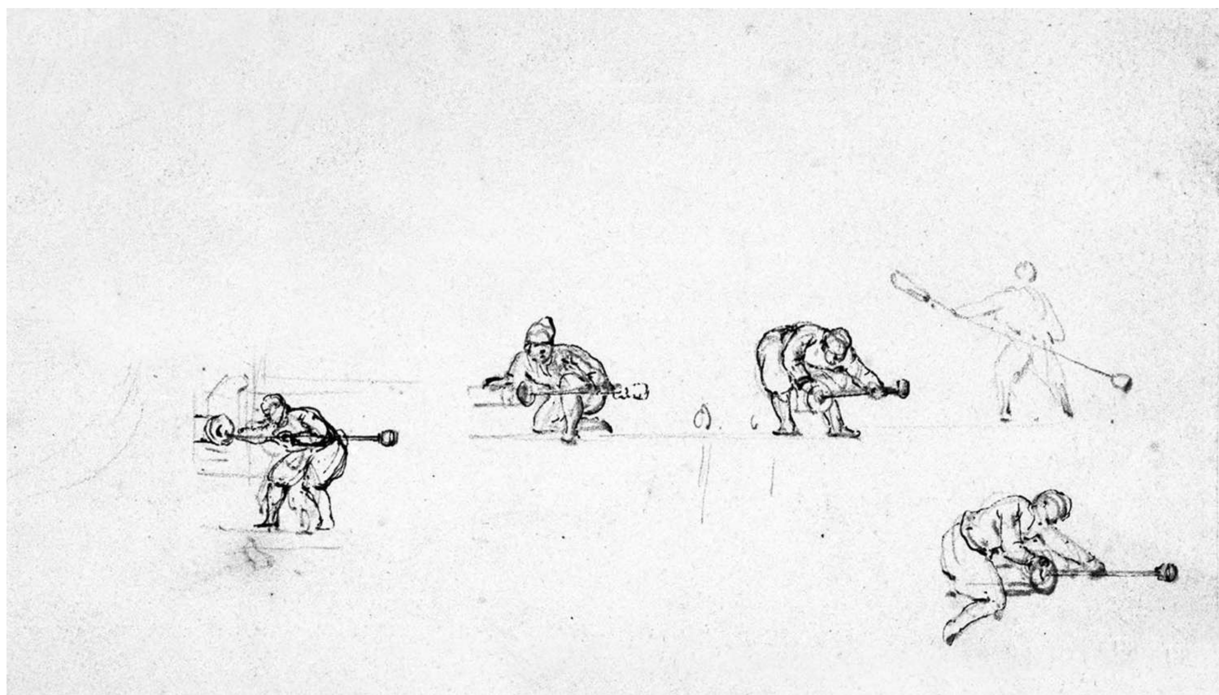
16世纪晚期的大炮装弹上膛很慢。通常情况下，船员会一次性将炮弹打光，然后掉转船身重新上弹。约翰·史密斯船长（John Smith）曾如此描述一次攻击：

> 再次与敌舷切相对，船头处的火炮首先开火，侧舷处紧跟其后，火弹随风炸开，弹片散落，舷炮迎风齐发，掉转船头，让船尾继续开炮，大帆的角索再次靠近对方船只。[注]

之后，船会回撤，重新上弹后再继续攻击，直到埋葬敌军或火药用尽。

到17世纪早期，负责火炮的人员有所增加，这就加速了装弹的速度。一小截麻绳，一组固定器就能固定住火炮，以防装弹时火炮打滑。不断增大的船体使得掉转船身成为一件难事，所以他们不得不在船舷处全面开火。

那个年代的所有欧洲王权都岌岌可危，查理一世和其他国王一样，妄图靠建造雄伟战舰来彰显权威。1634年，他参观了位于伍利奇（Woolwich）的造船厂，在这儿，国王最青睐的船匠菲尼亚斯·佩特（Phineas Pett）正在建造一艘名为"美洲豹"号（Leopard）的巨轮，"在船内，尊敬的国王陛下将我传唤至身侧，带着他高贵的决心，亲自询问我再建一艘新巨轮的事宜"注。这艘巨轮将比其他任何船只来得更为雄伟，"海上霸主"号成为了史上第一艘装载火炮超过百尊的战舰。它的设计在很多方面都显示出超越时人的领先意识。要装载如此之多的火炮，就必须充分利用船侧位置，因此不得不摒弃过去船头和船尾开火的模式。这就增加了船舷两侧的活动，从而取代了老式的转身上膛模式。但是最打动民心的还是船只本身精致的装饰。



小凡·德·威尔德（Van de Velde the Younger）的一幅画作，描绘了水手跨坐在火炮上清理或装填弹药。很明显，这幅画作是在港口绘制而成。可能在17世纪早期的海战中，火炮是从舷外

装填火药的。（国家海事博物馆，PW6464）

并不是所有英格兰臣民都能有幸一睹巨轮雄姿，所幸托马斯·莱利（Thomas Lely）为其建造者绘制了一幅图像，图中菲尼亚斯·佩特与其子一起站在船尾。更直观的作品来自约翰·佩恩（John Payne），他就住在靠近塔丘（Tower Hill）的边门处，在佩特的帮助下，他雕刻出了细节逼真的船体。托马斯·海伍德（Thomas Heywood）也出版了《圣上的皇家战舰实况》（True Description of His Majesty's Royall Ship），书中为整艘船的精美装饰洋洒千言。“船首之上，国王埃德加于马背之上践踏七王……我烦请你留意船尾顶端上的丘比特，或是神似丘比特的孩子，他跨坐并驾驭雄狮，意为宽容约束无礼，无邪限制暴力；这正是国王的大爱啊。”船尾处是胜利女神的雕像，“她一手拿着皇冠，另一手捧着桂冠，分别象征财富和荣耀”注。

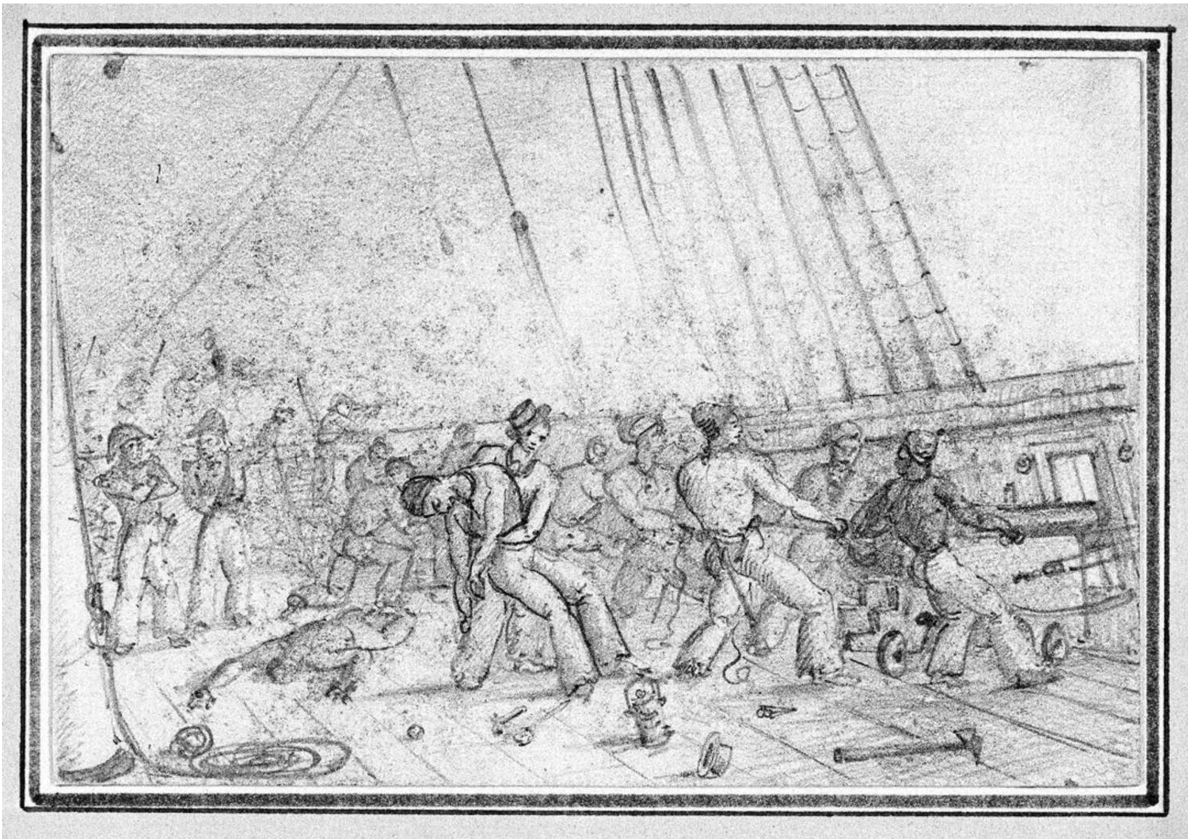
炮术（1620~1850）

火炮不过是一头封闭的管子而已。若炮管内出现爆炸，力量会从一个方向涌出，就能将炮弹推出炮口。炮弹既可以从炮口填装，也可以从后膛装填。如果从炮口装填，火药和炮弹将会从敞开的一端塞进去。从后膛上药的火炮需要通过某种方式打开封闭的一端。在都铎王朝时期，这一过程是由可拆卸的隔离箱完成的，人们打开隔离箱后用火药填满弹仓，再将隔离箱装回炮身。这样的火炮体形要小，对敌时能适用于对人的瞄准和射击。由于机械精密水平不高，后膛装弹对开炮者也会造成生命威胁。由于火药技术的进步，后膛上弹的火炮逐渐被淘汰。

火药由硝石、硫黄和木炭混合制成。早期的蛇纹石粉是一种简单混合物，其成分会在震动中相互分离，吸收潮气，内部的空气无法自由循环。17世纪早期，粒状火药粉很常见，它由大小适中的颗粒制成，但是火炮必须做得很结实才可以容纳这样的火药粉。到19

世纪，在圆筒或烤箱里制火药成为常事，这样可以让火药烧得更为均匀，同时也可以提高火药效能。

早期的火炮，特别是那种后膛装填的火炮，都是分块组建，然后用铁环将这些部件绑在一起的，因此“炮筒”（barrel）这个词到现在都还在用。体积稍大的火炮，用模具制造产量更高，火炮制造最初用黄铜（事实上是一种更像青铜的合金），后来用价格低廉很多的铁。铸炮仍然保留着古代火炮的特点，包括加固的环状物和双弯曲线，从这些可以想到炮筒构造。每一座火炮后膛那头都有一个球或尾钮，可以更好地固定系留索。17世纪之后，英格兰舰队使用的大多是铁质炮，青铜用来建造战舰。在接下来几十年中，炮兵委员会的炮队巡视员托马斯·布罗姆菲尔德（Thomas Blomefield）使用扩展钢铁工厂的新技术来提高铸炮技术。布罗姆菲尔德通过在尾钮上面增加了一个环帮助固定后膛绳索，简化了火炮的设计，提高了效能。正是这种火炮，帮助纳尔逊上将在拿破仑战争中赢得了胜利。



大约1800年，炮手发动暴乱。此事刚好发生在船舰的后甲板上，有一个人已经倒下了，另外一个人受伤了。（国家海事博物馆，PU8487）

炮架的设计对英军战胜西班牙无敌舰队至关重要，因为西班牙人使用的炮架更适用于陆地，却并不适用于海战。

英格兰人采用的是可运输（以其小木轮命名）炮架，在船上只占很小空间。大约在1620年往后，火炮可以由后膛绳索控制，移位到可以重新上膛的位置。一卷旧绳捆住火药和炮弹塞入炮筒后，炮尾的绳索控制它们无法发射出来。当准备就绪时，需要炮架两边拖动滑轮的士兵负责把炮弹从炮口发射出去。直到大约1780年时，引爆火炮还需要将点燃的火柴扔进点火孔。大约1780年之后，用于步枪的燧发装置开始应用在火炮上，让火炮得以同时开火，这让英军在瞄准目标方面享有战略优势。

国王建造巨型战舰的政治意图显然被民众忽视了，民众的躁动开始呈现出起义的态势。查理对苏格兰的长老会主教征税却遭到反抗。为平息叛乱，查理从东海岸起航向福斯湾（Firth of Forth）发动进攻，国王握有天时，却不具地利、人和。相较于查理军中练得半吊子的强征军，苏格兰训练有素的职业军在质量上要优越得多，且在人数上也远超查理军。与此同时，荷兰和西班牙相继进犯海域，在肯特岸边的唐斯（Downs）与英军纠缠。被迫无奈下，国王只能于1640年再次召开议会，筹集再次征战苏格兰的军费。末了，征战仍以失败告终。

直至1641年春，议会都是这个国度内颇具效率的机构。它意图将国王特权限定在一定范围之内。议会取消了许多陈旧的封建特权，这么做部分出于捍卫公民自由，更多的是为了凸显议会自身的重要性。船费被判为非法，所有以船费为财源的基金都被勒令归还。毋庸置疑，1642年内战将至时，皇家海军的海员们肯定是支持议会的。一月，来自查塔姆的2 000名士兵进入伦敦，相信“伟大的舰船之母——议会，其完美之可贵可匹敌整个王国，而此时却摇摇欲坠、岌岌可

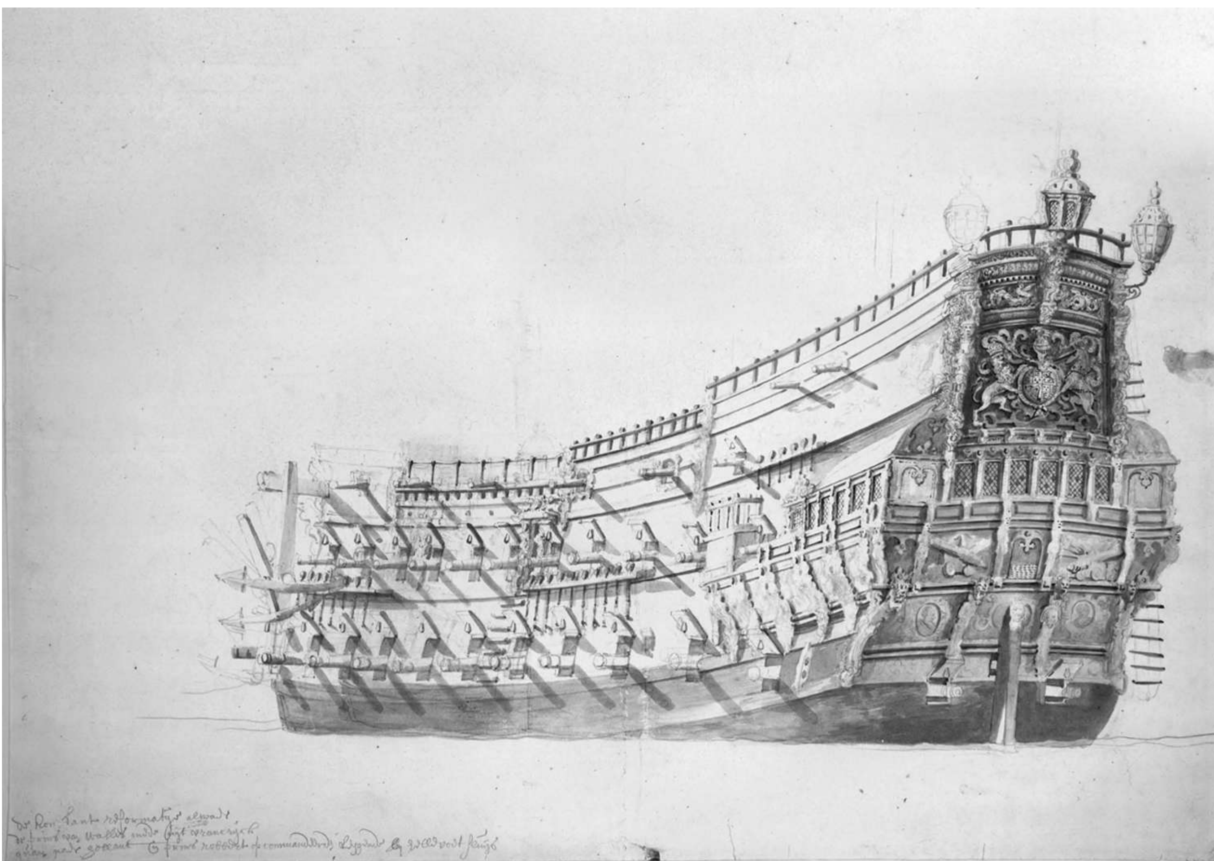
危。”[注]随后，议会任命沃里克（Warwick）伯爵执掌军队。当他到达查塔姆的时候，除了5艘战船拒绝听命于他，其他舰船均表示归顺。据一位保王派领袖说：“船员对国王的忠诚被严重扭曲，他们非但没有掉转船头远离是非，反而将他们的船长逮捕，移交给伯爵；伯爵命船员拘捕船长，船长们被当作罪犯一样被遣送至议会。”这位保王派还说，这使得国王“在所辖三国之内，无船可用”，这“对于国王来说，后果不堪设想，致使他的同盟军和大陆领国的君主们选择袖手旁观，因为在他们看来，这个国家的统治权已经旁落别家了”[注]。

之后的内战主要在陆地之上进行，但议会仍需要海军。一来防范外国干涉；二来阻止保王党人私运军火，用以围攻诸如莱姆（Lyme）和普利茅斯这样的港口城镇；三来保卫他们的贸易和供给，以防备私掠船和海盗的袭击。议会软硬兼施，招募了新的海军。到1643年初，海军的月薪从原来的15先令上涨至19先令。与此同时，1642年一道法令将强征兵役的政策延续了一年，而之后又数度顺延，直至1660年。在1643年4月的一纸令状中，酒馆和旅店被迫“接纳并招待所有被强征入伍的海军、水手、船员，无论他们是服役于议会军船还是充作战船的商船。军鼓擂击、令状宣读之后，号令即时生效，船员就应登船备航”[注]。即便我们假设船员强制服役的薪饷早已付清，那在鼓鸣令宣后就要入伍，这仍然昭示了强征之野蛮，难免让人忆及亨利八世的时代。

在内战期间，海军在夏季约有6 000名士兵，冬季则维持在2 000名左右。虽也有新造船只入列，但多是小型快速的护航艇。因此，海军所需的海员数量与征收船费时期相差无几。议会的组织更有效率，财源较国王来说也更为宽广，因此能够给海军士兵们高薪良饷。第一次内战于1646年告一段落，国王查理对苏格兰投降，被移交给议会，惨遭囚禁。直到此时，议会仍坚信其初衷是从佞臣手中拯救国王。但是由于革命派内部就如何处置国王一事争执不下，而对胜利之后的革命深度和广度也意见不一，这一初衷越发难以维系。内部的分化给了王

党可乘之机，1648年，他们再次举旗反击。这一次，相当一部分海军投向保王党，其原因并不在于他们如1642时那般缺衣少食，而只是对议会妄图撇国王而专统的行径感到不齿。虽然也有船员的支持，但是叛投保王党的带头人主要还是军官。国王年轻而勇猛的侄子鲁伯特亲王（Prince Rupert）发号施令，带领着他的部下前往荷兰。此时的议会军满是政官将帅之才，轻易俘获大部分叛军。当败势昭然时，绝大多数船员与其叛船一道重归议会军营。来年年初，查理一世被处以极刑。

虽然获得了内战的胜利，但议会远未能安歇。苏格兰议会仍怀有二心，而保王派也大量零散在边区村落，诸如锡利群岛（Scilly Isles）等地；爱尔兰的反英起义还未平息，国际的舆论却因诛君一事甚嚣尘上。可以说，这一新政权在其有生之年从未得片刻安宁。海军比陆军更为必需，毕竟最危险的敌人都在海峡彼岸。在处决国王后不久，议会就着手于建造新的战舰，而这一安排影响深远。



“坚决革新”号（Constant Reformation），詹姆斯一世时期的巨轮，后来被加建了两层，又装载了更多的火炮。此图由老凡·德·威尔德所绘。这艘船在1648年保王派的起义后被带到了尼德兰。（国家海事博物馆，PZ7253）

从某种意义上说，这才是英格兰海军腾飞的起点。在过去的两个半世纪中，英格兰海军的发展起落不定。它曾在亨利五世、亨利八世、伊丽莎白和查理一世时期暂获辉煌，也自从亨利七世起便维持着相当规模，但它从不曾有时机获得实质性的成长。查理一世的舰队并不比亨利八世来得可观，甚至相较于亨利五世，都难称壮大。

但这一切在17世纪中叶都将彻底改变。1642年，议会接管了35艘状况尚佳的战船。这些战船若在满载状态，船员数将达到7 300人。到1652年，这一数据翻了一番，达到102艘战船，12 500名船员之多。而到1660年查理二世复辟之时，海军已拥有战船157艘、士兵21 900人。在短短的18年间，海军规模几乎扩大了2倍。而在此后的两个世纪中，虽然每一次战斗都为海军提供了成长的契机，但短期内如此快速的扩张却再未得见。其实，只要财政状况良好、政府得民心、战争不旷日持久，那对于英格兰来说要维持一支6 000名士兵左右的军队并非难事。但是自1649年以降，上述条件往往难以全部满足，而军队所需的人数也远远不止6 000。

在1649至1660年间，共和军需要与外逃的保王党作战，需要降伏苏格兰、爱尔兰的反抗，还要应对法国、荷兰和西班牙名目繁多的滋扰。战场上的不断胜利为不列颠增加了海外领地，扩展了帝国的疆域。战争的技艺也得到了彻底革新，因为在1653年，海军首次使用一字排开的阵形。自此往后，战船和商船的区别越发显著，因为只有专门设计的战船才能在对敌时以相近马力一字排开。也正是从此时起，国家的海军实力开始完全仰仗于专门设计的战船。人们再难看到改宗换信的商人凭一己之力抵挡海军主力舰队的场景。由于海军分队被派往地中海和西印度群岛（虽然主力仍留在祖国周边海域），战争的规模也因此扩大了。英格兰在此之前就已经占领了巴巴多斯岛、弗吉尼

亚、新英格兰等殖民地，但这些都是私人探险的产物。1656年，英格兰海军、陆军联手，占领了牙买加，这是英格兰第一次以国家的名义开始在欧洲之外争夺殖民地。从此，海上帝国对于海外资源的掠夺竞争更趋白热化。

---

1. Navy Records Society,The Jacobean Commissions of Enquiry, ed. A. McGowan, 1971, pp 259, 288.
2. Oppenheim, op.cit.， pp 223-224.
3. C.D.Yonge, The History of the British Navy, London, 1863, vol. 2, p.101.
4. Oppenheim, op.cit.， p.231.
5. Yonge, op.cit.， p.112.
6. Nabil I Matar,Britain and Barbary, 1589-1689，Gainesville, Florida, c. 2005, p.55.
7. C.Stephenson and F.G.Marcham, Sources of English Constitutional History, New York, 1937, p.456.
8. British Library, Harlean Manuscripts 684, f141, Calendar of State Papers， Domestics，1635，p.363.
9. John Smith, A Sea Grammar, ed. Goell, London, 1970, p.78.
10. Navy Record Society, The Autobiography of Phineas Pett, ed. W.G.Perrin, 1917, p.156.
11. Thomas Heywood, A True Description of His Majesty’s Royall Ship.ed. Alan R.Young, New York, 1990, pp 20, 25, 26.
12. Granville Penn, Memorials of the Life of Sir William Penn, London, 1833, vol. Ⅰ, p.19.
13. Edward Earl of Clarendon, The History of the Rebellion and Civil Wars, vol. II, Oxford, 1849, pp 262-263.
14. British Library Pamphlets, E95（8）.

第3章
荷兰战争

1651年10月，英格兰议会通过了《航海条例》（Navigation Acts），“为了促进这个国家的船运和航海事业，在神意和神佑之下，这个国家的财富和安定皆源于此”。条例规定，外国商品出入英格兰或其殖民地时，必须经由英格兰人自己的船只或殖民地船只运送。这对于荷兰是一直接打击，因为荷兰正是靠远航运输才得以发家致富的。在主要由天主教君主统辖的欧洲，英格兰和荷兰同为例外，都是新教共和国。即便如此，这一条例的出台也足以让两国心生嫌隙，矛盾骤升，并最终于1652年诉诸战争。这可能是海战史上最为重要的战争。双方均未曾考虑要去占领对方的陆地领土。这一场英荷战争，一如之后的两场，对双方来说都是惨烈硬仗。无论处于何种劣势，双方都未尝撤逃。战斗多在北海南端的狭窄水域或沙洲地带进行，因而双方不可避免地只能正面攻击和迎战。由于荷兰过度依赖海上贸易，所以它无法像数十年后的法国或德国那样坐守港湾，它只能靠强行突破英格兰的口岸封锁来寻求生机。

1652年夏，海军司令罗伯特·布雷克（Robert Blake）分别在多佛海峡和泰晤士河口两次战胜荷军。12月初，他又在邓杰内斯角（Dungeness）附近遭遇荷兰舰队。这支舰队由著名的海军上将马顿·特伦普（Marten Tromp）率领，约有战船80艘，并由一支强大的护航舰队护送。而此时布雷克麾下只有战船42艘，勉强在吨位庞大上取胜。正因为此，双方从火力上看算是势均力敌。布雷克船队中的战船多数缺乏人手，所以在战时屡屡畏缩不前。战斗中，布雷克自己所在的“凯旋”号（Triumph）被击毁，2艘战船被俘，而“先锋”号（Vanguard）和“胜利”号勉强逃过厄运。这一场战败将海军所有的缺

陷暴露无遗。其中最为严重的当属军官的违规反纪—— 42艘战舰中“竟有多达20艘谎称人手不足，拒绝参战”。布雷克写道：“思想上的怯懦卑劣不单是商人特质，国家的队伍中也有蛀虫。”注

为了整饬军纪，议会通过法令强制规范海军。3日后，议会起草《战争条例》（The Articles of War），并于1652年圣诞节开始实施（因为清教徒并不庆祝这类节日）。这一条例足以威慑逃兵，因为在总共39条法令中，有13条明文规定违者唯有“以死处之”，又有12条声明军事法庭有权宣判死刑，或视案件轻重酌情处置。在随后的年月中，这份条例逐渐成为压迫普通海员的巨石，虽然其初衷是为了整顿上校一类的军官。对于当时上校容易触犯的违纪、叛国、怯逃、顶撞上司等罪行，条例中所规定的刑罚分外严格。

同年12月，海军还实施了其他改革以正军心。伤员的境况得到很大改善。为了鼓励民众入伍，议会再次同意提高海军的薪金。结果据多佛港口所报：“……自议会允付薪饷，并征民入伍上船，前来响应之青壮络绎不绝。”注

自12月起，乔治·孟克（George Monck）和理查德·迪恩（Richard Deane）与布雷克一道成为海军指挥。但是英格兰海军在战场上仍无作为：2月在波特兰的战斗中，荷兰发现并利用了英军小分队独立行动时的漏洞，抢获先机，足见英军指挥失当。英军士兵眼看战斗中众船四处流窜，内心也颇为恐慌。迪恩精于炮术，洞悉船只作为发射平台的价值；孟克长于陆战，对一字列队的阵形情有独钟；布雷克则海战经验丰富。他们三人齐力，于1653年3月底为海军制定了新的《战争指南》（Fight Instructions）。其中最为重要的一条便是要求“各小分队的每艘船只都要尽力与自己的主舰队保持同一直线。船队以一字排开的阵形向前进击”。这一战术首次试用于6月初的一场战斗中。两军于泰晤士河口岸的加伯德（Gabbard）滩上相遇，

> ……英军在敦刻尔克上游发现荷兰船队，当英军靠近荷军时，恰顺风，遂疾行，不到半小时便只离荷军两倍炮程。随后，英军在距荷军半炮程处呈两列横队排开，这便是他们的新阵形。以此队形，英军于当日尽显威风，猛轰荷军。击沉荷军战船两艘，堪称全胜。傍晚时分，“特伦普”号（Tromp）本欲乘风反击，但无奈风向转变，未遂。之后整整两日的风向都不利于荷军。荷军只得掉头缓慢归去。第二日，英军仍采用相同阵形，并拒绝与荷军平等较量，将荷军困在海湾内，围攻之，直至自己船队出现无序和违规，才开始使用护卫舰作战……[注]

此次战役成为英荷海战的转折点。荷军于6月在自家斯海弗宁恩（Scheveningen）海岸又与英军一较高下，却损失了伟大的领头舰“特伦普”号。10月，和谈开始。

“一字阵形”同时还是战术史和造船史上的转折点。该阵形要求所有主战船在应对最强大的敌军时，都当足够牢固以排成一字。这就要求战船最少也得有两层甲板，结构坚实、武装完整，且在体形上要比绝大多数商船庞大许多。自此往后，海军的实力就以战列舰数量来衡量了。甲板不再是战时重地，此时的战船开始充分利用船舷两侧的火炮，而不再使用位于船头、舰尾的舰炮。由此，舰炮也开始退出战场。恰好，大部分英军战舰已经习惯于一字阵形，查理一世时期建造的巨轮，如“海上霸主”号等，此时也都武装到位。一如塞缪尔·佩皮斯所言：“所有那些我们用以抵御荷兰的舰船都是由圣上（查理二世）之父查理一世所建。”[注]与此同时，护航舰也更具战斗力。新型的战斗机器不断被生产出来并投入战斗，却仍是供不应求。1649年建造完成的“演讲者”号（Speaker）武装有50门火炮，就是一字阵形中典型的双甲板船。

对荷战争的胜利并没有给共和国带来安宁。普莱德（Pride）上校清洗了议会；奥利弗·克伦威尔也在1653年夺了大权，一跃成为尊贵的

护国公。保王派的私掠活动依旧频繁，苏格兰的叛乱又揭竿而起。与西班牙一战后，共和国攫取了牙买加，而不是克伦威尔原先属意的更为富庶的伊斯帕尼奥拉（Hispaniola）。由于战事连连，政府与海员的关系又开始恶化。除了涨薪诱引，似乎只有强制一法来征召船员。而这种强征在伊普斯威奇（Ipswich）地区遭遇了严重反抗。当地镇长告诉征兵官埃德蒙德·柯蒂斯（Edmund Curtis）上校说，港口除了有免役资格的船主及其雇员外，水手人数寥寥，实难寻觅。柯蒂斯并不相信镇长的说法，因为就他所见，河上有船至少百艘。第二日，在未通知镇长的情况下，柯蒂斯带领一队武装士兵强征海军："但是当我们逮住了一两个水手，强迫他们入伍时，小镇居民愤而反抗，扑倒了我们的士兵，救下水手。这就意味着武力冲突下，文明不再。"诸如此类的事件在其他港口不断发生。很明显，共和政府不再享有水手们的拥戴了。

克伦威尔死后，其子难堪大任。孟克回归旧职，重掌军队以支持王权复辟。爱德华·蒙太古（Edward Montagu）曾是克伦威尔在亨廷顿郡的邻居，1656年被安插入海军，用以制衡共和党人。1659年，蒙太古在一起保王党阴谋案中与保王派勾结。次年，他被任命执掌海军，以确保海军部的归顺。对于共和党派的官员，蒙太古采取驱散或下放远调的措施以绝后患。

1660年5月，蒙太古亲自率队，驾"内兹比"号（Naseby）旗舰前往荷兰，恭迎王子查理回国，复辟王位，称查理二世。蒙太古的远房穷侄塞缪尔·佩皮斯作为秘书随队出航。爱德华·巴洛（Edward Barlow）也在船上，有幸目睹了迎接国王的盛况，

> 当陛下甫及船边，船上众人便欢呼雀跃。人们挥舞礼帽、掷入海中，都难表再见陛下之激动。随后，陛下登船，70多座礼炮鸣响三巡……旗舰鸣炮仪式后，随从船队开始鸣炮。一时间，空中炮声轰隆，仿若暴风骤雨突然到来。(注)

思及查理二世统治时期未曾停歇的战火，这一火热的欢迎似恰如其分。“内兹比”号这艘以克伦威尔的伟大战役所命名的战船很快被更名为“皇家查理”号（Royal Charles）。而佩皮斯将这一举措解读为共和国的落幕雪藏。曾与克伦威尔一道征战披靡的共和军领袖，此时被缚绞架，惨遭火刑。蒙太古获恩受封为三明治伯爵（Earl of Sandwich），而佩皮斯也升任高级高军军官——海军部书记官。

查理二世接手的海军规模几乎是其父统治时期的3倍，拥有更为先进的船只，更为严明的纪律，更具策略的战术。1652年以来的战术指导思想还在，但是共和国议会所颁布的法律条例却不再有效。为此，复辟后的议会颁布了新的《战争条例》，以做补救。新的条例与1652年的相比可以说并无差别。更为严苛的航海条例也随即生效，将原先只针对进口商品运输的限制推广至出口商品。在接下来的两百年中，航海条例几乎就是英格兰商业政策中的重中之重，其主要目的便在于以运输业的强盛来给养国王的海军。

佩皮斯是海军部中的一员，负责船队的物资收支。他所从属的海军元帅或是海军委员会则担当战略决策之责。很快，佩皮斯就为查理二世的人格魅力所倾倒，他曾在下议院发言：“自国王亲督船造以来，船业技艺精益之速远超往昔，领先之姿跃然，码头港口新兴。有史以来，航海之业从未如此蓬勃。”注欢欣之余，佩皮斯也看到了国王的享乐无度。1662年10月，他听闻国王与其情妇卡斯特尔梅恩夫人（Lady Castelmaine）相处的时间远胜于王后；数月之后，他又听闻“国王只道寻欢作乐，憎恶所有正经之事、严肃之思”——可能航海事务是个例外。英格兰于1667年遭遇了严重的海上危机，国王却传出与其情妇彻夜玩闹的丑闻，他们“疯狂地追扑一只可怜的蛾子”注。

塞缪尔·佩皮斯（1633~1703）

从表面上看，佩皮斯出身卑微。1633年佩皮斯出生时，父亲是个裁缝，母亲是屠夫的女儿。由于姨妈嫁入豪门，其表兄爱德华·蒙太古方能升任共和国海军军官。佩皮斯凭借奖学金进入剑桥大学莫德林学院（Magdalene College）学习，并自1654起，在蒙太古手下做事。后娶贫苦的法国天主教移民后裔之女伊丽莎白·米歇尔为妻。著名的佩皮斯日记开始于1660年1月1日，这一年也果真值得铭记。5月，他跟着蒙太古的船队将流亡在外的查理二世接回国，并当上了海军部的书记官。

就像日记所展现的那样，佩皮斯在生活、工作两方面都能顺心遂意，即便在最险恶的政治环境中也能游刃有余。很快，他开始鄙夷希兴里（Seething Lane）海军办公室里的那些同事，他们多是水手出身，对陆地上的事务一知半解。佩皮斯煞费苦心学习，各个领域都有所涉猎。佩皮斯的挚友，造船工程师安东尼·迪恩（Anthony Deane）给了他一份造船学手稿，并赠言："不掩藏任何可以壮大实力的东西。"在成功避开第二次英荷战争中的事故责任后，佩皮斯的官位更加牢固了。

佩皮斯发现周遭腐败之风盛行，自己也难以明哲保身；但好在他能分清何事会对海军造成实际损害，从而不去触碰底线。

佩皮斯不但做事高效，也注重细节。他开始思考海军改制的一系列问题，并富有远见卓识，其中包括：官员的职业化、先进技术在舰船制造中的应用、修船厂的服务能力以及支持全部工作的财政运作。尽管世事不尽如人意，他的性格也并非完美，但他确实为了改革海军鞠躬尽瘁。



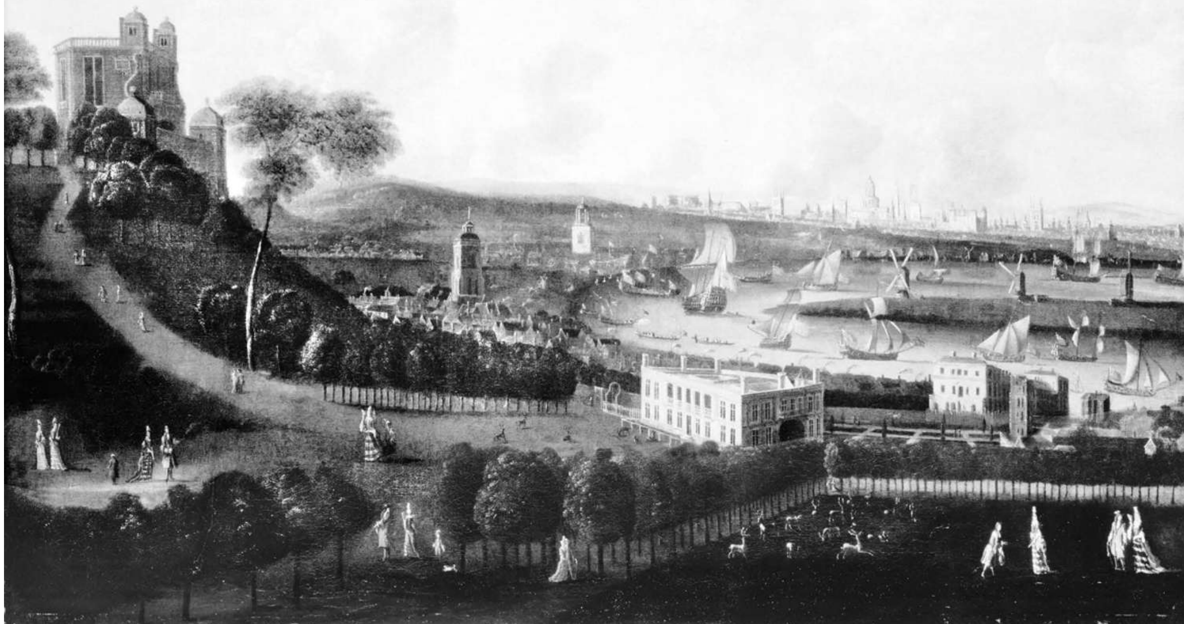
塞缪尔·佩皮斯，根据戈弗雷·内勒（Godfrey Kneller）爵士1689年的绘画雕刻而成。1689年，佩皮斯离开他的书记官职位，进入了海军部委员会。（康威）

佩皮斯害怕记日记影响视力，便在1669年停止写任何东西。次年，妻子伊丽莎白去世。他继而与玛丽·斯金纳（Mary Skinner）私通，她哥哥曾为清教徒约翰·弥尔顿（John Milton）效力。因此他生命中两个重要的女人，一个信奉天主教，一个又为清教徒，是当时截然相反的两个极端。然而佩皮斯的女人又何止两位，他一生风流韵事无数，甚至与女仆都曾有染。除此之外，他还热爱戏剧、音乐和美食，总能在繁忙的工作之余，尽享生活。

1673年，约克公爵下台，英王接管海军大部分工作，佩皮斯升任海军大臣，并通过竞选成为下议院议员，以此来扩大影响力。他资助了英国皇家学会（Royal Society）、三一学院（Trinity House）和皇家数学学校（Royal Mathematical School），但佩皮斯最卓越的贡献还在于1677年建立起了官员结构规范，并且影响议会通过法案又新造了30艘舰船。

1679年，在“教皇阴谋”的可怕迷雾中，佩皮斯和迪恩因被指控向法国泄露军事机密而锒铛入狱，被关押在伦敦塔内整整一年，直至罪名得以澄清。

1683年，佩皮斯将转移到丹吉尔（Tangier）的移民事务料理妥帖后回到政府岗位上。虽然一如既往地夸大自己的成就，佩皮斯还是于1684年被重新任命为海军大臣，并且建立了特别委员会，整修近几年来疏于维护的海军舰船。当约克公爵继位，成为詹姆斯二世时，佩皮斯仍留任原职。虽然他驳回了詹姆斯亲天主教的多项政策，但其权势在新政权下仍日渐壮大。



在格林尼治俯瞰德特福德（Deptford）的照片，由老简·格蕾菲尔（Jan Griffier）画于17世纪末。自左向右分别是：英国皇家天文台、圣阿尔菲奇大教堂、英女王官邸和海军医院第一街区。（国家海事博物馆，BHC1817）

但是在威廉和玛丽上台执政后，佩皮斯被迫卸任，此后的14年间都过着退休生活，曾经规划要撰写的海军史也不了了之。1825年首次出版的佩皮斯日记，倒是堪称海军史中最为详尽的作品。日记中，佩皮斯分明是一位追求享乐、风流多情的男子，断然看不出曾位高权重，甚至为18世纪英国海军的发展定下了基调。

国王胞弟约克公爵詹姆斯被任命为海军大臣，全权统领英格兰海军。

在随后几年中，佩皮斯得以近身了解詹姆斯。虽然詹姆斯的个人魅力和才智不及其兄，但他对海军的一片赤诚及其兢兢业业的态度也让佩皮斯诚服。由此看来，兄弟二人对船业的兴致倒是一致。在回国

时，荷兰曾赠予查理一艘名为“玛丽”号（Mary）的帆船，由此英语中引入了一个新词“yacht”（游艇）。此后，国王建造了更多的皇家游艇（多以其情妇之名命名）。佩皮斯手下约翰·伊夫林（John Evelyn）在1661年10月的某篇日记中写道，

> 今晨与陛下同乘帆船（或称游艇），这是陛下众多游艇之一。游艇本是荷兰之物，用于游玩赏景甚佳；在荷属东印度公司赠予殿下之前，英人未曾见闻。今日，此艇将与陛下另一艘新建的护航艇以及约克公爵的船竞航，赌注为100英镑，航程从格林尼治到格雷夫森德（Gravesend）一个来回。陛下的游艇在去航时由于风向作弄，稍显落后；但在返程时顺风得胜。㊟

很多有钱人都仿效国王建造游艇。其中莫当特勋爵（Lord Mordaunt）便是一例，勋爵在1681年建造了一艘排水量超过500吨的游艇。

虽然常有资金缺口，约克公爵的海军管理还是为办公行政设立了新标杆。下达给海军部和其他部门的指令都有严格的标准，堪称近代职业分工的先驱。海军部任命造船专家为海军技术监察员，还有专门的会计担任司库，部门成员也更为专业。值得注意的例外反倒是佩皮斯本人，他既非水手，又不懂造船——他可以被视为早期公务员传统的典型：是个局外人，但有其特殊才智能贡献局中。佩皮斯的会议记录往往能够触及谈判转承精要，因而有别于人。他更是海军账簿的发明人，其表格体系能将纷繁复杂的海军物资流动清晰明确地记录在册。

查理二世治下的海域也不得安宁。1664年，查理并不想与荷兰开战，但是议会的好战之徒却窥测到了建立帝国、扩展贸易后的美好前景。在殖民地方面，罗伯特·福尔摩斯上尉（Robert Holmes）占领了非洲西海岸的戈里（Goree）；在北美，理查德·尼科尔斯（Richard

Nichols）到达了一处狭小偏远的荷兰殖民地，当地人口约1 500人，据说每4座房屋中就有1座是小旅馆，但恰恰是此地坐拥了世界上最为优良的自然港口之一，与内陆也能方便交流。

据塞缪尔·德里苏斯牧师（Samuel Drisus）回忆：

> 8月26日，4艘满载船员的护航舰到达诺斯河（North River）湾，靠近斯塔滕岛（Staten Island）的地方。他们手握大不列颠国王颁发的特许证或委任状，遂得以凭借尊贵的陛下之名占领此地……如果遇到抵抗，他们会炮轰、血洗，以掠夺和流血的暴力方式硬夺。注

荷兰人并没有试图包围新阿姆斯特丹。事后，为彰海军元帅之功，此地更名为新约克（纽约）。纽约曾在1673年的海战中被荷兰人夺回，但英格兰以苏里南（Surinam）为筹码换回了纽约。时至当时，纽约已经成了大英帝国在北美的中心，而不再是荷兰帝国的一处边角。新建的码头鳞次栉比，贸易兴隆。到17世纪末，纽约人口已然翻了3倍，而这仅仅是这座城市崛起为世界都市的前奏。

回到英格兰国内，议会通过议案，筹集250万英镑战款，意与荷兰一决高下。战争从1665年2月正式开始。虽然对强征入伍是否合法仍存争议，但战火一旦燃起，政府只可能竭力征兵。1666年7月，佩皮斯在伦敦塔亲眼看到人们如下的表现：

> 但是主啊，那些泣不成声的妇女们，是我从未见过的自然表达的悲怆——她们痛哭着、奔走着，逐列逐队找寻她们的丈夫；每一次帆起舟行都能让她们惊慌失措，就怕自己的爱人也在其中；船终要驶远，那就目送至日落月升，再也不见。这样的场景，谁能无动于衷，谁不肝肠寸断。

撇开心中凄凉，佩皮斯对征兵的合法性也心存疑虑：“但见那些穷苦、伤病的劳动者和房主被陌生人强行带走，远离同样穷苦的妻儿老小，确实让人泣然；没有资金补助的强征显然于理不顺，于法不合，这是真正的暴政。”注

1665年6月，英荷在洛斯托夫特（Lowestoft）首次交锋。从上一次的失败中，荷军吸取了颇多教训：他们也建造了吨位巨大的战船，也学会了一字阵形的战术。如今，双方都是巨轮相向。6月3日，约克公爵及其叔父鲁伯特亲王率领了109艘战舰，在距离洛斯托夫特40英里处与荷军舰队相遇。此时，荷军亦有战船103艘。这场战役英格兰完胜：荷兰旗舰毁于英军炮火之下，另有7艘被焚、9艘被俘。英军本欲乘胜追击，但是夜间，公爵的一位近身随从前来下令，命众将领停止追击，但是命令下达的理由却从未公之于众。人们内心疑窦骤起，都怀疑起公爵对国家的忠诚度，毕竟公爵之妻就是个天主教徒。

次年，已受封为阿尔巴马尔勋爵（Lord Albemarle）的蒙克与鲁伯特亲王一道统领舰队。1666年1月，法国也对英宣战，这让查理相当煎熬，他亲爱的姐姐安妮公主嫁的正是法王路易十四的胞弟。在腹背受敌的情况下，国王非常不明智地将舰队一分为二，由蒙克统率2/3的船只对抗荷兰；而鲁伯特指挥剩下的1/3提防法国。1666年6月1日，荷兰再度来犯。据杰里米·罗克上校（Jeremy Rock）称，这次战斗“是海战史上最为可怕、顽固、血腥的一场……在烈日炎炎下，在焚船的星火内，在炮火轰鸣中，灼热远胜于普通的酷暑之燥。我们仿佛置身炼狱”注。而在蒙克的船上，爱德华·巴洛也受了伤：

> 参战不过一小时，荷军炮弹便击中了船侧，我右腿腿窝处也被弹片殃及。我当时便站立不住了，但是谢天谢地，击中我的还只是碎片，若是炮弹，恐怕整条腿就废了，也幸好没有更多的伤害……右腿的肿胀让我无法继续作战，只得下船舱与其他伤员待在一起。他们或缺胳膊少腿，或奄奄一息，或疼痛呻吟，惨不忍睹……注

3日后，鲁伯特亲王率军支援蒙克，但两队人马此时都已筋疲力尽。这场战役史称“四日战”（Four Days Fight），原因大概是这泰晤士河口的弹丸之地都没有一个响亮的名字能用以命名。

7月25日，圣詹姆斯节当天，英荷两军在原地再次交火，此时的英军已经整装完毕。罗克上校对于有幸参加此役深感荣幸：“两军此次海战之盛况当荣耀史册。一对一的战法前所未有，战斗之英勇不受抑制，逃遁之懦弱却不得机会。”注英军出动战舰89艘，荷军的船只虽然体形略小，但数量也达到了88艘。激战后，英军以损失40艘战舰的巨大代价险胜。荷兰在船只方面的损失要少得多，但是将领伤亡惨重。无论如何，经此一战，英国人民心大振，真的开始相信自己确实就是海上霸主了。

罗伯特·福尔摩斯爵士袭击了荷兰位于弗里西亚群岛（Frisian Islands）的船运所，又焚毁了泰尔斯海灵岛上（Terschelling）的小镇。之后不到一个月，伦敦遭遇巨大火灾，荷兰人视之为天谴，拍手称快。加上前一年的瘟疫，查理政府在国内已受到两次危机考验。而即将到来的第三次，将与海军息息相关。1666~1667年的冬季，大部分船只都照常闲置休整，之前议会准备的250万英镑战款用到此时，已经捉襟见肘，再要筹集，似乎又难如登天。开春后，政府屈服于财政困难，停止了海战，转而向荷兰寻求和谈。荷兰对此的回应直接而强硬：袭击了希尔内斯（Sheerness）建了一半的边卡堡垒，进入了梅德韦河。他们穿过河链，摧毁了停靠在查塔姆码头的船只。荷军这次行动的最大目标是俘获当年迎接查理归国的“皇家查理”号，据说，当时船尾的火炮还身披着带有皇家徽章的华盖，象征着复辟的王权。到今天，这艘船还在阿姆斯特丹的皇家博物馆（Rijksmuseum）展出。佩皮斯于事发两个月后巡视此处：

> 我们乘坐驳船，于大雨倾盆中到达河链处。一路上，目之所及都是船体残骸，“皇家橡木”号（Royal Oake）、“詹姆斯”号

（James）、“伦敦”号（London）依稀可辨；周边还有其他沉船，荷兰3艘战船由于未能及时逃脱，也被焚毁其中；岸边还有浮尸数具。而河链的一端尚紧系上游，其余部分已漂散于河面——究竟毁于何处，无人知晓。注

查塔姆码头的总督彼得·皮特（Peter Pett）遭到责罚，理由是他没能及时将船移至上游，以免遭敌军袭击。在枢密院的审问中，佩皮斯应对轻佻，“穿着老旧，举止可笑”。对于人们举报他曾擅用码头船只去保护自己的私人财产一说，佩皮斯称之为“无稽”，那些“私人财产”都是他的船模，事关设计机密——“而他真的觉得荷兰人会为了他的船模更费周章”——引得枢密大臣一阵耻笑。

诗人安德鲁·马维尔（Andrew Marvell）深感整件事疑云重重：

谁煽起战火？……谁纵虎归山？……谁养船于内？谁又空城无备？……到底是谁，让查塔姆的船只曝于敌下？注

马维尔每一问，答案似乎都昭昭然，直指皮特。但稍加推敲，便能理会马维尔的深意：一只羔羊替不了全部罪行，根源还在于不列颠的政治体制已病入膏肓。叛国者怕是国家栋梁。

1670年，查理秘密签下《多佛协定》（Treaty of Dover），其中部分条款甚至欺瞒了他的亲信大臣。依据协定，他将得到路易十四的资助，条件是日后某时他要宣布皈依天主教——既然信仰一致，那路易自然有义务在英民反抗时协助镇压；查理也有责任帮助路易摧毁荷兰共和国。

1672年，英军先下黑手，掀起了第三次英荷战争的序幕：荷兰一舰队满载货物，从土耳其的士麦那（Smyrna）起航归国，途径英吉利海峡，遭到英军伏击。虽然荷兰在过去的几十年中几乎是英格兰的全

民公敌，但自统一后不断扩张的法国，对英格兰来说才是更为可怕的威胁。

查理开战并没有取得民意的支持，所凭借的只是那个时代特有的自恃权威的狂妄。即便算上海军这一块，路易十四统治下的法兰西与英格兰也毫无共通之处。相较于伊丽莎白温和的新教主义，法国的天主教残暴固执。在伦敦等地的胡格诺难民紧密成团，时刻准备让英格兰人牢记一个世纪前的圣巴托洛缪大屠杀（Massacre de la Saint Barthélemy）。在这场人祸中，近3万新教徒不幸遇害，更多的人逃往了英格兰。法国的君权是绝对的，路易的政令不会受到议会的干预。在英格兰人看来，这就意味着法王可以任意征税。而英王若有意仿效，那定会重蹈40年前的覆辙，英格兰也将再次因为船费和其他税费深陷内战泥淖。即便在和平时代，路易的常备军规模也相当可观，但查理手下的常备军数量受限，只有禁卫军配备了数队人马。由于克伦威尔及其军中将领的统治施压，税收征集也无须议会同意。法国拥有高效的官僚机制，而英格兰还在仰赖佩皮斯等个人的聪明才智。路易竭尽所能地巩固其在法国的统治，律师、谱系学家、历史学家纷纷出动，否认、瓦解地方权贵和没落亲王的特权。而如今，法国更是着手军备，营建海军，但这也没能让英法两国有何相似之处。法国显然不需要海防来保家卫国，因为英格兰或是其他任何国家都不可能从海上入侵法兰西。法国海军的任务就在于耗损他国，以长法兰西帝国之威，控制欧洲，制衡英、荷。

查理寄希望于战场小胜来挽回颜面，却未能如愿。1672年5月，在萨福克（Suffolk）岸边的一场战斗中，佩皮斯的赞助人三明治伯爵（Lord Sandwich）遇害，法国允诺的支援又不知所踪。英荷在荷兰海岸边交战三回合，仍不见高低。荷兰自淹领土，以防法国由内陆偷袭。在《宣誓法案》（Test Act）颁布后，英格兰对天主教徒的禁令更为严苛，英格兰国内也不安稳。法案对天主教徒决绝以待，约克公爵被迫辞去海军元帅的职位。国王将海军大权握在自己手中，此中受益

最大的是佩皮斯，他被升任海军部大臣，成为事实上的海军元帅。最终查理还是退出了战争，他的政权到此时已不堪一击。除却宗教问题，海军活动和财政资金，准确来说应是这两方面的运作不善，使得国王站在了议会和民意的对立面，矛盾也越来越深。英荷战争对英格兰海军的影响很复杂，虽然早先的胜利很快被政策上的失误所取代，但是相较于上一场海战中德雷克率领的半海盗式的武装组织来说，此时经历过战事洗礼的英格兰海军确实更为先进团结、守纪高效。

---

1. Navy Records Society, Letters and Papers Relating to the First Dutch War, ed. S. R.Gardner and C.T.Atkinson, vol. 3, 1905, pp 7, 94.
2. Ibid.， pp 340-341.
3. Ibid.， Vol. 5, 1912, p.109.
4. Navy Records Society, British Naval Documents, 1204-1960, ed. J.B.Hattendorf et al, 1993, p.257.
5. Edward Barlow, Barlow’s Journal, ed. Basil Lubbock, London, 1934, vol.1, p.43.
6. British Naval Documents, op.cit.， p.257.
7. Samuel Pepys, Diary, 24 October 1662, 15 May 1663, 30 July 1667.
8. Pepys, Diary, 1 October 1661.
9. Eric Homberger, The Historical Atlas of New York City, New York, 1994, p.168.
10. Pepys, Diary, 1 July 1666.
11. Bruce S.Ingram, ed.， Three Sea Journals of Stuart Times, London, 1936, pp 48-49.
12. Barlow, op.cit.， pp 118-119.
13. Ingram, ed.， op.cit.， p.54.
14. Pepys, Diary, 30 June 1667.
15. Andrew Marvell, Last Instructions to a Painter，1667.

第4章
改良和革命

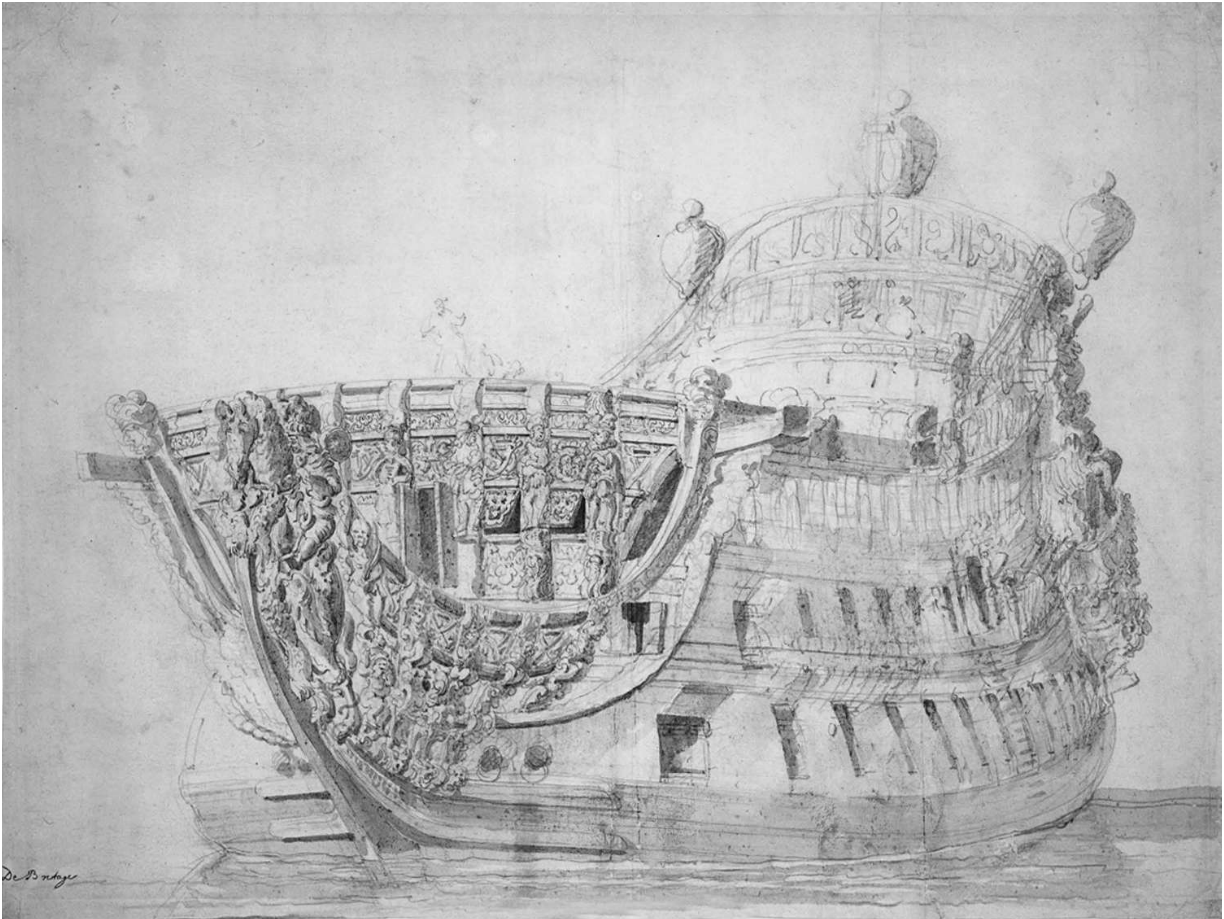
在1673年的危机中，佩皮斯被升职为海军大臣，直接对亲督海务的国王负责。在1674年的安定休整之后，他瞅准了机会，着手改良海军，而这正是英格兰海军所亟须得到的。其实，任何年龄段的军官都需要技术和领导力双管齐下，但是复辟政权的海军军官离这样的标准相差甚远。此时，军中的官员要么是“防水布”（tarpaulins）：出身卑微，供职于商船，后在共和国时期由于工作杰出方得重用；要么是“绅士”：在复辟后，由查理亲自任命，存在的理由与技术无关，只因皇恩浩荡。1666年，佩皮斯在日记中这样写道：

> ……论及纪律，舰队仿若由恶魔统领；邪恶之事不胜枚举……引航员倒是实话实说，他们确实无胆作恶，但是上校之命他们更无胆抵抗，稍有异议妄举，后果将不堪设想……迪戈比上校（Captain Digby），布里斯托尔勋爵（Lord of Bristol）之子，不过是来此一年的毛头小伙子，就明确表示不希望看见“防水布”指挥船只。[注]

佩皮斯也赞同道：“……海军应该多用绅士，他们要比出身卑微者更有荣誉感……”但是这些绅士也应该“按出海次数擢升官衔”[注]。这就意味着在升为上尉之前，他们要以准尉的身份受训，并接受严格考核。1677年，佩皮斯起草、国王下达规定，要求每一个候选人都应证明自己至少20周岁，并且：

> 跟随皇家海军执行过至少一次出海任务……时间累计最少3年整，且至少有1年是以准尉之资质在船上服役……

候选人要接受由各位上校组成的评审组的审核，若他们承认“候选人具备一个合格的水手和准尉的眼界与表现，具有足够的航海理论知识”方能适合[注]。在规定下达后的一个半世纪中，违规之事不在少数，服役的年份也从3年调整到6年之多。但这并不妨碍此项命令成为建设职业军官队伍的基础。在一个出身决定一切、以官衔拉帮结派的年代，这一步改良即便不是革命性的，也颇为激进，跨出了“英才治国”（meritocracy）的第一步。而这一步自海军部门跨出也意义非凡，毕竟，海军的缺陷更难掩盖。贵族军官不能够再像中世纪时那样，对下级官员颐指气使，因为现在战船本身就是武器，而不再仅仅是运输武器的设备。若分开行动，“防水布”和“绅士”都不是理想的军官选择，但是两者结合——也就是绅士接受海员训练——倒能出人头地。



“大不列颠”号（Britannia）,1677年船建项目中最大的船，此图由小凡·德·费尔德绘制。其船首装饰上特有的骑士雕像都是头等船所特有的。（国家海事博物馆，PZ7581）

荷兰和法国的战争还在继续，双方都大建海事，极大威胁着查理海军在欧洲的军备地位。正是佩皮斯，作为哈里奇（Harwich）地区的议会代表，竭力说服众议院拨款造船，以做补救。当议会提议建造20艘船时，佩皮斯嗤之以鼻："你对外宣称'你要造船20艘'，会被笑掉大牙的！"最后，议会同意拨款60万英镑，建造百门火炮大船1艘，90门火炮大船9艘，70门火炮大船20艘。议会仍然不信任国王，最后的条款中甚至包含有"国王若违背……则做如下惩罚"的字句，这样的无礼肯定会激怒查理。在国王和议会的斗争史上，此举无非就是议会维权的一次尝试，只是方式笨拙，易入绝境。他们不去给国王的行为划定一个自己能接受的底线，倒是对自己完全不懂之事，例如船的吨位大小，随意指手画脚。

当造船一事提交海军部时，是国王自己要求不计开支，增加船只吨位，"虽然料想议会会反对，但陛下仍乐意增加吨位……陛下宁可自掏钱包，也不愿冒缺少战船所带来的风险"。但凡与国王钱囊相关的部门，听到这番言论后都应该有所警觉。不管怎样，战船是得以建造了。

这是迄今为止最为庞大的造船计划，有无数机会可以从设计、配给以及武器装备等各方面来提升标准化的水平，正如佩皮斯所言，"原先每天都要面对因为旧舰队的比例失衡和规模不均带来的诸多不便"将得以解决。每一种船的尺寸规模都将被固定，从而可以使用同一型号的船桅和其他配件。每艘战船的武器装备也将根据"整个舰队的武力和人力的综合水平来严格配给"。这一要求在当时尚属合理。事实上1677年的规范并没有被非常严格地执行过，但是在其后的一个世纪中，规范却被过度僵化，而害人不浅。

然而，船还没有建完，斯图亚特的政权就岌岌可危了。提多·奥茨（Titus Oates）声称发现了旨在推翻查理统治的"教皇阴谋"，还暗指有多位官员涉案，他们因此被免职，甚至有人遭遇残忍不公的处决。佩

皮斯也被迫离职，并被囚禁于伦敦塔近一年之久。接管海军的人毫无能力可言。查理也被迫任用反对派官员为大臣，对此，佩皮斯强烈反对。

> 从未有国王会为了讨好自己的臣民，无缘无故地解散海军委员会。明明自己就熟稔海务，无人能及……偏偏又要将海务拱手让予无知之徒，还被他们的无知玩弄掌中……[注]

后世史家可能将这看作大胆的宪政实验。1679年的大选首次出现了党派的划分和斗争，而由选举产生的议会并不站在查理一边。通过接受反对派作为大臣，查理做了未来大多数国王都会做的事：议会代表政治国家之民意，而国王遵循之。但这并不意味着国王乐于永久性地接受现状，也不代表新的海军部更为完善且胜任此职。为避免管理陷入混乱，政府需要一个固定的行政官员。塞缪尔·佩皮斯无疑是当时的最佳人选，只可惜他已离职，还是个叛国疑犯。

查理到1684年时夺回了他的政治主动权，授命佩皮斯组织委员会调查海军现状。当看到自己挚爱的船只都被闲置在查塔姆的时候，佩皮斯惊呆了。

> 30艘船中的大部分（都无须查看港口外的其他船只）都几近沉没，境况凄惨。船首、船身、船尾竟无一处完好。厚重的甲板随处放置，炮台的甲板安躺于传递舱内；船尾用于支撑横梁的支架上，树钉不是被焚就是腐锈，因而支架摇摇欲坠……船的侧身被钉牢的射击板和帆布补丁所掩盖（以遮掩其残损），修补之处甚至多于刚刚从战场归来的船只；有几艘船的惨况海军部自己已有报告，不能理解它们停靠在自家港口内，竟然也会遭此厄运。[注]

查理于1685年去世，詹姆斯继承王位，重掌海务。佩皮斯也回归海军大臣的职位，新国王对海务的兴趣远胜历来所有君主，甚至多过其兄长。但其最大的兴趣尚不在此。一如同样注重细节的西班牙国王菲利普二世（Philip Ⅱ），詹姆斯二世也立志于要在英格兰恢复天主教。但与菲利普不同的是，他是英格兰人，又是后来改换的信仰，他的举措更为极端。因此，詹姆斯的统治就是一段热爱天主教的国王只身挑战新教大多数的斗争危机史。危机开始于苏格兰和英格兰的起义，而结果是一支还算强大的海军也阻挡不住反叛者前往大陆寻求支援。阿盖尔伯爵（Earl of Argyll）从荷兰归国，却发现即便在自己的坎贝尔老乡中，也难寻支持。查理二世的私生子蒙茅斯公爵（Duke of Monmouth）在莱姆上岸，后战败于塞齐高沼战役（Sedgemoor）。事后，公爵的支持者受到冷酷的杰弗里大法官（Judge Jeffreys）残忍的责罚——其中800人被送往西印度群岛充作奴隶。

从某种程度上来说，詹姆斯二世的宗教政策堪称宽容，而并非对基督教中的某一支恩宠有加，他确实释放了教友会的成员，还重用威廉姆·佩恩——某位上将的教友会儿子——让他去宾夕法尼亚建立殖民地，让此处成为信仰自由的天堂。但是对其臣民来说，詹姆斯1687年颁布的《信仰自由宣言》（Declaration of Indulgence）就太过激进了。1688年，7名主教因拒绝宣读宣言而被捕受审。法院并不在詹姆斯的控制范围之内，现在，他们被宣告无罪了。

在经历克伦威尔的统治后，无论是贵族还是平民，对共和国都不太感兴趣。海峡彼岸的荷兰着实给王权的形式提供了新的选择。奥兰治亲王威廉，作为查理一世的外孙，本来就在英格兰王位继承之列，其妻为詹姆斯长女，更是王位的直接继承人，因而，这个国家最后还是会重回新教徒的手中。唯一可能扰乱这一结果的就是詹姆斯的第二个妻子摩德纳的玛丽（Mary of Modena）为其诞下子嗣，这个儿子的继承权要优于他的女儿玛丽和安妮，由于生长环境，这位王子无疑也

会成为一名天主教徒。人们的担忧最终成为现实。1688年6月10日，玛丽产下一子，反对派却声称这婴儿是用热锅偷运进宫的。

海军管理

对于舰队遍布世界各海域的海军来说，强大的管理机制尤为重要。

中世纪后期，由国王任命的皇家舰队书记官成为最早的全职海军管理者。亨利八世在位期间，众所周知的海军委员会取代了书记官的职位。委员会主要有四大职务：审计、司库、海军监督和法案书记官，它们的权责既相互区别，又难免有交集。靠着他们的合作，海军得以管理财务，经营皇家造船厂以及建造、供应船只。

这些官员的统领上司是海军元帅。海军元帅一定出身显赫，负责战略的制定，以及官员的任命。自查理二世起，将领要在委员会中列席，且渐成定制。委员会由政客和军官组成，而不再仅由一位军官掌控。海军委员会的上司是第一海务大臣（First Sea Lord），第一海务大臣可以是政治家，也可能是海军上将。到了19世纪，其他入部的海军官员，即海务大臣（Sea Lords），开始有任务的分工。但是大多数具体、琐碎的工作还是由不同委员会分担，包括储粮委员会、交通委员会和死伤救援委员会。1832年，海军委员会并入海军部，这让委员会更加深陷琐碎工作，不可自拔。大约在20世纪之前，海军大臣（First Lord of the Admiralty）一直由政治家担任，第一海务大臣是其军事顾问。其他海务大臣主要负责人事工作、供应各种材料（包括造船所需材料）和管理海军基地。

虽然海军部也会出现政治腐败、管理不善、能力不足，以及不能适时调整等问题，但是几个世纪以来，它不仅运转着世界上最成功的武装部队，并且能够妥善处理大规模预算，管理皇家造船厂旗

下的大型工业。因而，海军部的行政程序也常常为其他部门机构所借鉴学习。

海峡对岸，威廉和玛丽听到了英国臣民的抱怨，也开始为自己的王位继承可能性担忧。威廉准备了一支50艘战船的舰队，并配备运输船200艘，士兵12 000人。作为应对，詹姆斯任命达特茅斯伯爵（Earl of Dartmouth）统率英国舰队。伯爵本身是绅士出身的上校，在出海一年后便破格擢升，曾于1667年的战斗中独领一船。数年来，虽职位有变，却一心跟随詹姆斯，但是他的船长和军官就没有那么忠诚了：

> ……支持（奥兰治）亲王的将领曾经开会碰头，商议开战后的行动方案。有人建议如果国王攻击他们，那出于荣誉，他们应当反击。但是更多的人认为，这种情况下应当离国王而去（投奔亲王的军队）。[注]

由于不知道威廉将从哪儿上岸，达特茅斯伯爵遂令舰队停靠在哈里奇的贡弗李特（Gunfleet），再视情况定夺向南还是向北行进。但当时的东北风却将英国舰队困在了港口，而威廉却顺风，得以轻松行船。正如一个世纪前伊丽莎白战胜无敌舰队一样，威廉的支持者声称正是这“新教之风”将威廉的舰队一路从北海护送到了英吉利海峡，使得篡夺王位易如反掌。11月5日，达特茅斯伯爵在比奇角（Beachy Head）召开战事会议，受到新教将领的影响，手下也力劝伯爵停战。威廉的军队从托贝的隐蔽水域布里克瑟姆（Brixham）登陆。国王亲信的潜逃引起了军队的恐慌，詹姆斯自己也试图逃跑。詹姆斯的船停靠在泰晤士河口的法弗舍姆（Faversham），在等待潮汐改向的时候被当地的渔民发现，遭到抢劫——这无疑是詹姆斯颠沛的一生中最为耻辱的时刻。威廉与玛丽共享王权——这是英格兰历史上唯一的联合统治。由于清楚囚禁或处决先王可能带来的危险，因而威廉默许了詹姆斯从罗切斯特的监狱逃走，去法国寻求庇护。詹姆斯这一窜逃带来的

是海峡两岸漫长的战争。在之后的一个多世纪中，英法两国常常在战火弥漫中消磨对方。詹姆斯的逃亡同样意味着他的支持者——二世党人（Jacobites）在之后的半个世纪中，多次密谋、反抗，努力让詹姆斯以及其子重归王位。

由威廉继位带来的“光荣革命”立下的行政原则，构成了近一个世纪英格兰政府的核心。除却篡夺詹姆斯王位一事，威廉继位的整个过程都堪称保守，没有处决战犯，没有剥夺财产，也没有加强议会的权力。由于顺利登陆得益于海军的支持，威廉也屡次施恩作为回报，带来的结果就是海军在接下来的一个时代中，茁壮成长，越发重要。相隔整整一个世纪，皇家海军又一次拯救了不列颠的新教主义，而这一次，却是由于它的消极不作为。新教对于接下来的这个世纪极为重要。正如一位近代史学家所说：

> 新教教义对整个社会的意义绝不仅仅是高调夸张之姿、愚顽偏执之态、沙文爱国之情。它让绝大多数普通民众有了历史存在感和使命感。曾经欣然接受的教义，此时让他们倍感荣耀；而正是这些教义，让英国人在困境难关处、在强敌威胁下能够走过去、站起来。是新教给了他们一个身份象征！注

1688年的英格兰舰队共有战船173艘，吨位总数达到102 000吨，战列舰恰达百艘。经历了三次大战、数次远征的锻造，加上战术教义上的协调、基础良好的船建政策，这支舰队变得越发坚韧。舰队现在的对手主要是法国，其绝对主义的王权、宗教以及对外扩张的策略都与英格兰格格不入。最为重要的是，海军现如今是巩固国家统一的重要力量。18世纪的英格兰国王并没有放弃手中的权力，只是学会了与议会合作而不是一味对抗。此时，强大海军的重要性得到了国王和议会的双重肯定，海军终于可以不用再惧怕船只破败、失修了。

---

1. Pepys, Diary, 20 October 1666.

2. Navy Records Society, The Tangier Papers of Samuel Pepys, ed. Edwin Chappell, 1935, p.122.

3. Harold Hodges and Edward Hughes, op.cit.， pp 72-73.

4. Navy Records Society, Samuel Pepys’s Naval Minutes, ed.J.R. Tanner, 1925, pp 71-72.

5. J.R.Tanner, ed.， Pepys’s Memories of the Royal Navy, 1679-1688, Oxford, 1906, pp 10-11.

6. E.B.Powley, The English Navy in the Revolution of 1688, Cambridge, 1928, pp 87-88.

7. Linda Colley, Britons, Forging the Nation, 1707-1837, London, 1992, p.53.



EMPIRE OF THE SEAS

The Remarkable Story of How
the Navy Forged the Modern World

第 2 篇
THE GOLDEN OCEAN
黄金海洋



第5章
欧洲战争

法王路易十四不能容忍詹姆斯被篡位一事，计划重新将这一牵线木偶扶上王位，由此英法两国于1689年7月正式开战。此时，不列颠内部的分裂尚未弥合；政府和海军的高层中支持詹姆斯的人不在少数，他们不齿威廉的篡位行径，意欲帮助詹姆斯复位。与荷兰一样，法兰西也是一个海军大国，同时还是大陆上距离英国最近的国家，但是英荷战争与英法战争尚不可相提并论。法国对海洋贸易的仰赖程度较荷兰要低得多，英国不可能仅凭海军就将其打败。相较于荷兰和英国，法国的独裁政府更为高效，国内又少有矛盾斗争。法国能够征召的军队，在规模和效率上都让英国望尘莫及。因此，要想打败法国，英国必须要在大陆上寻找可靠的同盟军。

就单论海战，英国也难以触动法国核心。对战荷兰时，英国只需端坐于其出海口，掐断荷兰与世界联系的咽喉，便可稳操胜券。但是法国的港口遍及大西洋和地中海漫长的海岸线，封锁起来格外费时耗力。与荷兰一样，法国也建立了庞大的海外帝国，因而切断其大陆和海外领地之间的联系是英国必然的选择。另外，法国在地中海地区的海岸线相对孤立，英国若想牵制法国海军，还需在此花心思，建基地。

1689年的问题有点儿棘手，因为法国此时的海军规模已经与英荷相当，关键是法国还培养了一名伟大的海务大臣。与佩皮斯一样，让-巴普蒂斯特·柯尔贝尔（Jean Baptiste Colbert）的身家背景也不显赫。与佩皮斯不一样的是，柯尔贝尔全然是个工作狂，丝毫不会被周遭俗世所扰，金钱和消遣都不在其考虑范围之内。柯尔贝尔近乎从零开始

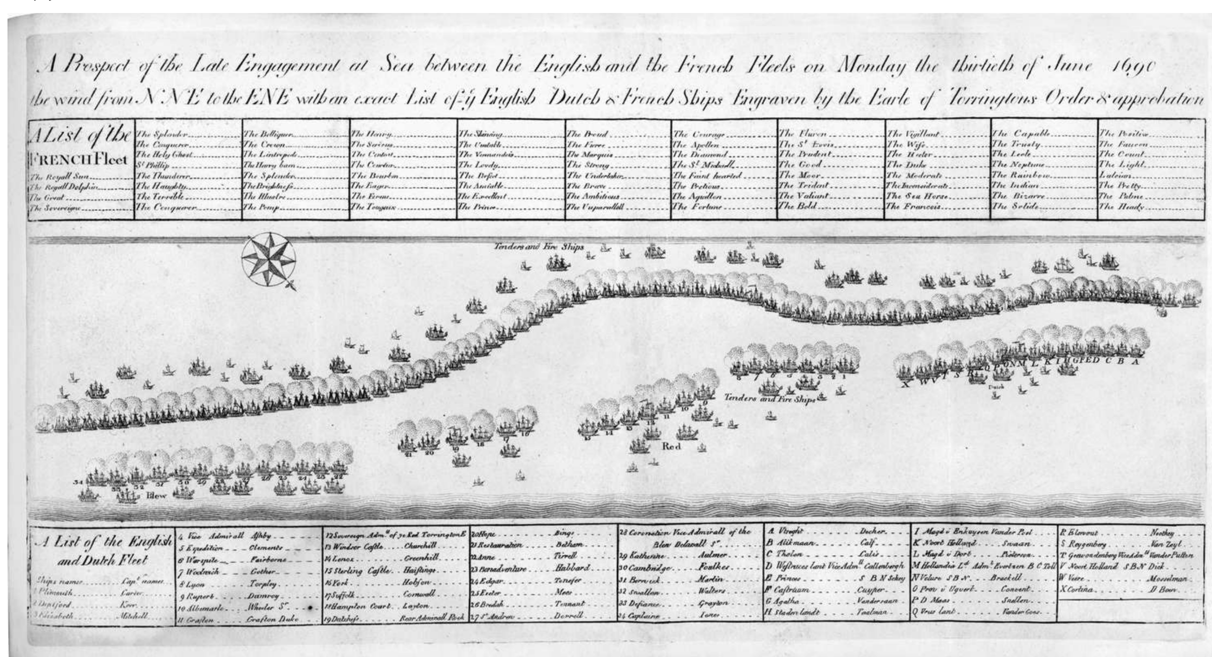
营建法国海军。他在荷兰订购、建造船只；在法国本土的造船师出师之前，一直引进国外优秀的造船师（其中包括佩皮斯的好朋友安东尼·迪恩）。他颁布了《航海章约》（Inscription Maritime），至少从公文上看，他建立了比英国公平、有效得多的征兵制度。他还创建了最低从军校学生［或海军卫兵组织（Gardes de la Marine）］起的完整而规范的海军级别。虽然柯尔贝尔于1683年去世，但是他给法国留下的是一支强大的海军，拥有丰富的对英、对荷作战经验。到1689年战争开始的时候，法军有93艘战舰，而英军要算上佩皮斯新建的30艘，方能勉强与之抗衡；荷兰的战斗力更是只及其一半。

虽然双方的主战场在佛兰德（Flanders），但由于詹姆斯从爱尔兰登陆，寻求天主教徒的支持，因而早期很多小战役都在爱尔兰进行。5月1日，法国军队护卫一支舰队驶出爱尔兰西南部的班特里湾（Bantry Bay）时，与赫伯特上将（Admiral Herbert）率领的一小支英军狭路相逢。短暂交火中，双方都未尽全力，因而损失也都不大。1690年，当另一支法国舰队行至英吉利海峡，计划封锁泰晤士河，以防英荷两军会师时，英国予以坚决的反击。法国大败，英荷舰队占领海峡。虽然法国舰队在数量上要有优势，但是女王仍命令托灵顿伯爵（Earl of Torrington）迎战，认为“避战之损失将远超投身此役”。两军于1690年6月30日在比奇角相遇——法军舰队拥有战列舰73艘，而英荷联军只有56艘。荷兰小分队充当先遣，全力以赴，而英国的两支分舰队负责留守待命。此次战斗中，荷军只损失1艘船，之后的战斗中也只损失3艘，但是托灵顿决定将舰队撤离到泰晤士河口的贡弗李特。英国唯一受损的船只是配备70座火炮的“安妮”号，这艘战舰是佩皮斯制造的30艘之一，其船长为约翰·泰瑞尔（John Tyrrell）。托灵顿曾下令让它撤离险境，但是战后第二天，船长报告说：……

> 伤亡上百人。主桅、后桅、斜桁均破裂粉碎，前桅更是被炮弹击飞。劲风巨浪中，船身连中6炮。我爬上中桅，试图以其充当应急前桅，但是方帆太小，不能匹配。风吹东偏北22.5°及东北方

向，法军顺风起势。而我方船只就被老天爷遗弃在敌军的猛击之下。㊟

到7月3日时，天气越发糟糕，涨潮时“安妮”号在黑斯廷斯搁浅。泰瑞尔写道：“我中枪倒地，被潮水冲上了岸，退潮时，人们可以围着船走动。如果法军炮船不曾乘胜追击至此，我定会全力保其周全。”愿虽如此，泰瑞尔还是没能逃过法军的袭击。5号，法军在拉伊（Rye）海岸造成了不小的恐慌，据当地商人塞缪尔·吉克（Samuel Jeake）回忆：“……他们来此就是为了焚毁、劫掠这个镇子……”㊟泰瑞尔船长下令焚毁“安妮”号，直到今天，潮落之时，“安妮”号的残骸仍然依稀可见。



1690年6月的比奇角战役中距离观察者最近的英荷小分队。右侧的荷军完全投入战斗，英军的中央分舰队还没有投入。（作者收藏）

托灵顿战败的消息与威廉三世在都柏林附近的博因（Boyne）战胜詹姆斯党人的消息同时传到伦敦，城中一片恐慌。与之前交战的荷兰不同，法国有足够的陆军可以入侵英伦，并且此时，法军已然控制了海峡。万幸的是，法军意不在此。托灵顿为自己的决策辩护时称，

他确保“船队完整”事出有因，因为只要英国海军实力尚存，法军就不敢轻易犯境。这显然违背了女王全海岸作战的方针，女王的计划也是海洋战略家和历史学家多少年来的所思所想。但事实证明，托灵顿才是正确的，法军的攻击确实只是虚张声势。

英荷两国于次年大兴船建，而法国碍于资源紧缺，只建造了区区几艘战船。时至1691年末1692年初，两军都做好了再度开战的准备。英国建造了驳船，训练了炮手，准备从圣马洛（St Malo）或是布雷斯特登岸。与此同时，法王路易和前英王詹姆斯也在科唐坦半岛（Cotentin peninsula）的拉霍格（La Hogue）召集了军队，准备进攻托贝，此处正是当年威廉的登陆点。英荷联合舰队的战船数达近百艘，1692年5月19日，英荷舰队在巴夫勒尔（Barfleur）不远处遇见规模尚不及自己一半的法军。在天气多变的英吉利海峡，两军短兵相接，佩皮斯所建的90门火炮规格的“奥索雷”号（Ossory）也在舰队之列，船上军官记下了当时的战况：

> 5月19日下午2点，我们占尽天时，迎击敌军。荷军本欲张帆鼓风，风向却略有偏差，只得作罢；我军红队与蓝队少将包围了他们。我方操作熟稔，重填炮弹，沉着应对。大约3点的时候，风向突变朝东，大雾弥漫中我军难以辨清敌军的位置，无从开火。4点左右，迷雾渐散，敌军此时在我军北面。7点时，法军中将所在之船被我炮舰击中，船毁人亡。3艘三等船着火，2艘三层战舰被击沉。当夜幕降临时，风向转为东北向，敌军处于上风，到9点时，已昏暗不见敌踪。(注)

法军退至拉霍格，联军于23日又率战船火炮围而攻之。很快，战场变为水陆双向——法国骑兵在浅水滩攻击战船，联军在船上以钩竿回应。前英王詹姆斯就随军驻营在不远处，看到此情不免感叹：“唉，唯有我英勇的大英战士能如此奋战。”法国此役共损失大船十数艘，放弃了入侵英伦的计划，伦敦为此欢呼雀跃。

由于法军的主力舰队损失惨重，再想营建新的船只匹敌英荷已属奢望，就连重拾海军强国的雄风，也非一朝一夕之事。因此，法军改变海战策略，采用游击战术消耗英荷。全副武装的私人战舰和私掠船在圣马洛和敦刻尔克的港口徘徊，他们都手握政府颁发的许可证，以防其船员在被捕后被以海盗之名处死。他们希望通过劫掠和出售英、荷的商船发笔横财，其中不少也确实能够得偿所愿。1692年一年，仅圣马洛一处的59艘私掠船就劫掠200艘英荷船只。英国海军不得不建立护航和巡游体系来保护商人利益，但是可用的资源分散而稀少，颇为议会中的商人集团诟病。

1693年，贸易保护与地中海地区的利益增长产生矛盾。与土耳其进行贸易的英国商人等了近两年时间才盼来自己的护航队，帮助他们穿越那些危险的法国海域。5月，乔治·鲁克（George Rooke）受命率领小分队护送400艘商船出航。英国舰队只护送了整个航程的一小部分，就掉转船头回去保护祖国海岸，留给鲁克的只有21艘战船作为防备。他们不知道的是法国已经提前得知英国船队的计划，从布雷斯特和土伦（Toulon）调集船只90艘，埋伏于葡萄牙南岸的拉各斯海湾（Lagos Bay）。当埋伏的法船突然袭击时，鲁克需要当机立断：

> 我估约敌军此次出动了整支舰队，商船若想全身而退已属奢望。我原打算竭尽所能保全他们，就算搭上自己的性命也在所不惜。但转念间，想到中将的言论可能陷我于不义，若不能生还辩解，我就只等骂名传世。
>
> 我没有时间左思右虑，如果应战，我们最多只能撑上一个多小时；敌军的先遣战舰就足以让我军瘫痪，而对方那些后备的船只只需在此时上前，协助补刀，我军必死无疑。而那些先遣部队就能突破防线，直击商船，为所欲为。因此，我确信，倘若当时我们硬做抵抗，当晚整支船队就会一败涂地。(注)

鲁克撤退了，抛下92位商人被俘，其损失堪比当年的伦敦大火。法军售卖战利品，获得300万里弗的不义之财，抵销了自己近一年的海军开支。而在英国国内，破产者不计其数，议会也吵得乌烟瘴气。

比奇角战役的失败已经让政府感到恐慌。1691年，议会在1677年佩皮斯法案的基础之上，再次通过法案，决议增建海军船只。只可惜此时的英国再也找不出佩皮斯那样的人才，能够贯彻法案的执行，而国王威廉也深陷战争泥淖，腾不出手修改法案。人们已经意识到，与法军相比，英军的战列舰吨位太小；但是议会到此时还丝毫没有意识到自己在立法和行政方面的劣势。1677年他们曾批准建造20艘配备70门火炮的战舰，而如今也只是将船的规格提高到80门火炮、双层甲板而已。这次船建的结果并不理想。1694年，“苏塞克斯”号（Sussex）在直布罗陀海峡沉没。此后，未完成的船被加建了一层，而已建成的船只也在不久后重建。事与愿违，这些改建只让船况更糟，由于重心过高，造成船身不稳，而且船身过高还容易招风。

法案中欲建造的另一种船型是装载50门火炮的小型船。当时英国海上的主要威胁是私掠船而非战舰，这一船型尤显得应时。从理论上说，50门火炮的数量将达到列队的规模，但这种船型灵活且价格低廉，能够大规模生产，投入海上巡逻和商队护卫使用。可实践结果却并不能让人满意。许久之后，议会终于吸取教训，将船只的设计和建造交还给专家。

战争耗资巨靡，其中大部分被威廉用于佛兰德的战场。为了应对军队在佛兰德的开支，也为了筹集海战军费，1694年，英国成立了英格兰银行。银行的主要创始人之一是威廉·佩特森（William Paterson），他于日后带领苏格兰民众，试图在巴拿马的达连湾（Darien）建立殖民地，却未能成功。银行的第一位行长名叫约翰·霍布伦（John Houblon），是个伦敦商人，也是位金融家，近来升任海军大臣，其所在的委员会负责的正是海军的粮食储备。银行的建立引

进了国债这一新概念，政府通过签发债券募集战款，这就避免了时时为了军费与议会口角。在最初的投资人中，有一位就是塞缪尔·吉克，他曾目睹法军入侵拉伊的暴行，在银行中一次性存入500英镑巨资。与吉克一起购买债券的人来自社会各个阶层，上至国王、王后（投资1万英镑），下至砖瓦匠和佣工。

尽管不断有战船损耗，海军规模仍然在战争中得到了扩大，战舰的数量从109艘增长到了176艘。为了支持海军的建设，所有工业的规模都相应扩大了。这些产业除了造船本身，还包括木材供应、铸铁制作、火炮浇铸以及食物补给。一艘标准的战舰需要5吨铁钉。安布罗斯·克罗利（Ambrose Crowley）在泰恩赛德（Tyneside）设厂，以原始的批量生产模式专事生产铁钉。

食物同样重要。1701年，政府下达一系列命令，规定每位海员每天需要“1磅健康、干净的罐装食物，以及用马鞍毯裹好的烘焙到位、储放良好的全麦饼干”。每周要有两天能够吃到“2磅牛肉，所用牛肉均来自精心饲养的牛，并需要在英国本土被屠宰和腌制”，还有两天要能吃到“1磅培根或英国腌猪肉，猪也必须是精心饲养的，且体重不低于0.75英担的；以及以温切斯特的计量衡为标准的1品脱的豌豆”。除却这4天，海员们在剩下的3天中应该能吃到“一份8小块的北海鳕鱼，鱼长24英寸”以及“2盎司黄油和4盎司萨福克奶酪（或是2/3盎司的柴郡奶酪）”。海外服役的标准会稍做改变，例如以甜面包取代饼干，米饭取代鱼，橄榄油取代黄油或奶酪。海员每天都能喝上1加仑的啤酒，如果没有啤酒，就以半品脱的白兰地取而代之。[注]

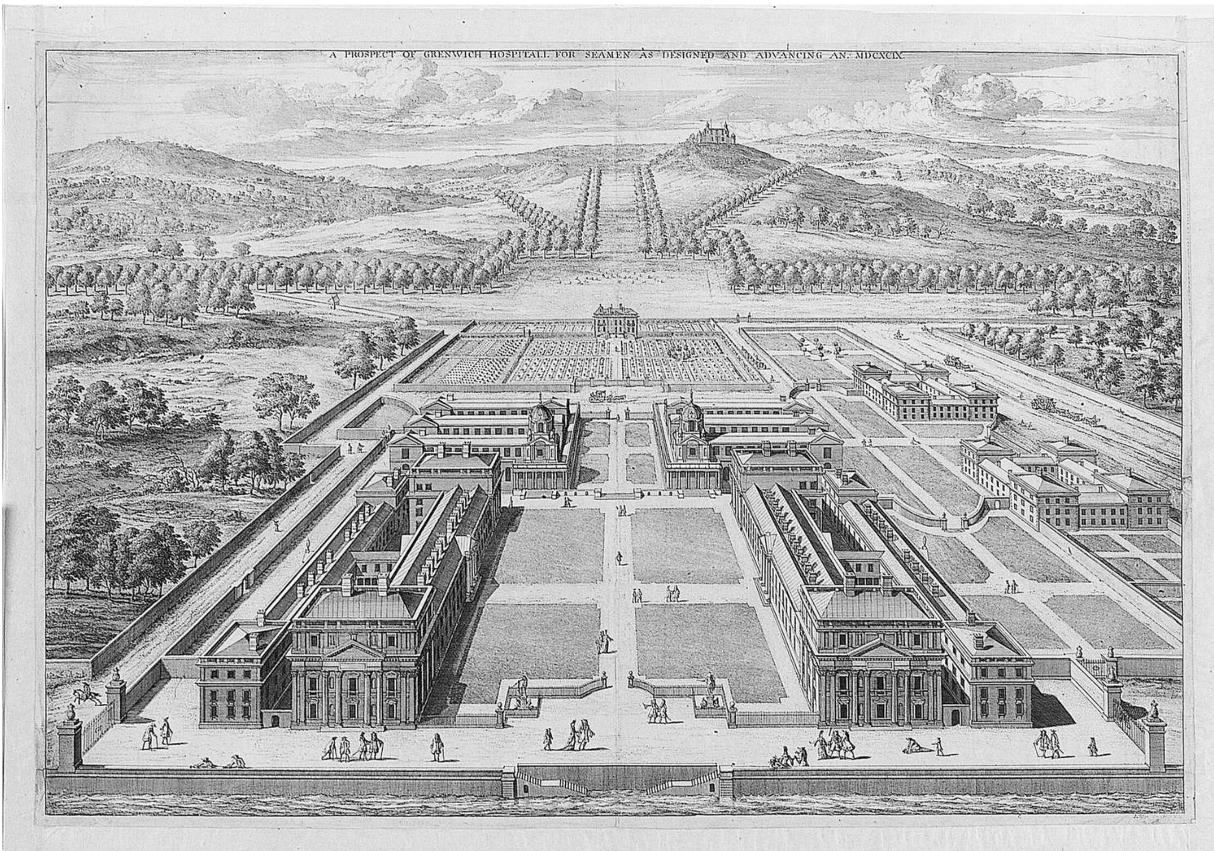
> 没人能如此藐视死亡，在自己的坟墓之上吃喝拉撒；无人能如此无惧风暴，只因醉酒后头昏脑涨。无数次死里逃生，已让他的心如其布满老茧的手掌一样坚硬麻木。他不再噩梦连连，虽然仍逃不开沉没和死亡，但这些威胁已不足以扰乱心绪。

别人委顿时，他却格外坚强；恶劣的气候下，你见他头戴毡帽身披大衣，恍惚间仿若莫斯科归来的沙皇；虽然，他从不以真面目示人，但在气派的外套下，他无坚不摧，一如穿上盔甲的公猪。注

1697年，法国终于同意签订合约，承认威廉三世对英格兰和苏格兰的统治。自此往后，1688到1697年间的英法战争就鲜有艺术家或作家问津。少数那几部事关海战的回忆录，主角也枯燥乏味，所用之船形体笨拙，既无法媲美查理二世时期的奢华，也不及后世的轻便敏捷。而史学家甚至都无法统一口径，为此战命名——“威廉王之战”、“九年战争”、“奥格斯堡同盟战争”、“英国王位继承战”，莫衷一是。尽管如此，这场战争还是为接下来的一个世纪定下了反法的基调，也创造了海战策略中两个著名的短语——“fleet in being”（现存舰队）以及“guerre de course”（种族战争）——虽然这两个短语主要都是英格兰的敌人在用。

克里斯托弗·雷恩建造的格林尼治海军医院（Naval Hospital at Greenwich），却让这场战争成为英国海洋大业中最值得铭记的时刻。事情起因于1692年，玛丽女王关心离船海员的安置问题，遂在格林尼治划出大片土地用于安置老兵，国王查理之前在此建过要塞。女王任命克里斯托弗·雷恩为这些老兵建造一所医院（或者现代意义的招待所、疗养院）。医院的修建耗时半个多世纪，1694年女王去世时，也未能见得医院全貌。但建成之后的医院被称为“我们拥有的最庄严雄伟的建筑群”注。其壮丽的绘画厅并不常对那些领抚恤金的老兵开放，却因詹姆斯·桑希尔爵士（Sir James Thornhill）那幅庆祝胜利的画作而声名远播。绘画位于大厅中央，图中国王威廉击败路易十四，为欧洲带来了和平与繁荣。对于17世纪90年代来说，提出这个胜利的预言还为时太早。大厅直到1726年才得以完成，此时，这幅画作所言之物确

已凿凿。这绘画厅让人忆及西斯廷大教堂，从某种意义上说，也展示了不列颠对海洋霸权的憧憬和向往。



托马斯·基普（Thomas Kip）1699年根据克里斯托弗·雷恩（Christopher Wren）的计划所绘制的格林尼治医院鸟瞰图。

航海术

早期的水手对海岸线、地标、暗礁和险滩了如指掌，一如乔叟笔下15世纪的海员：

每个港口他都烂熟于心，

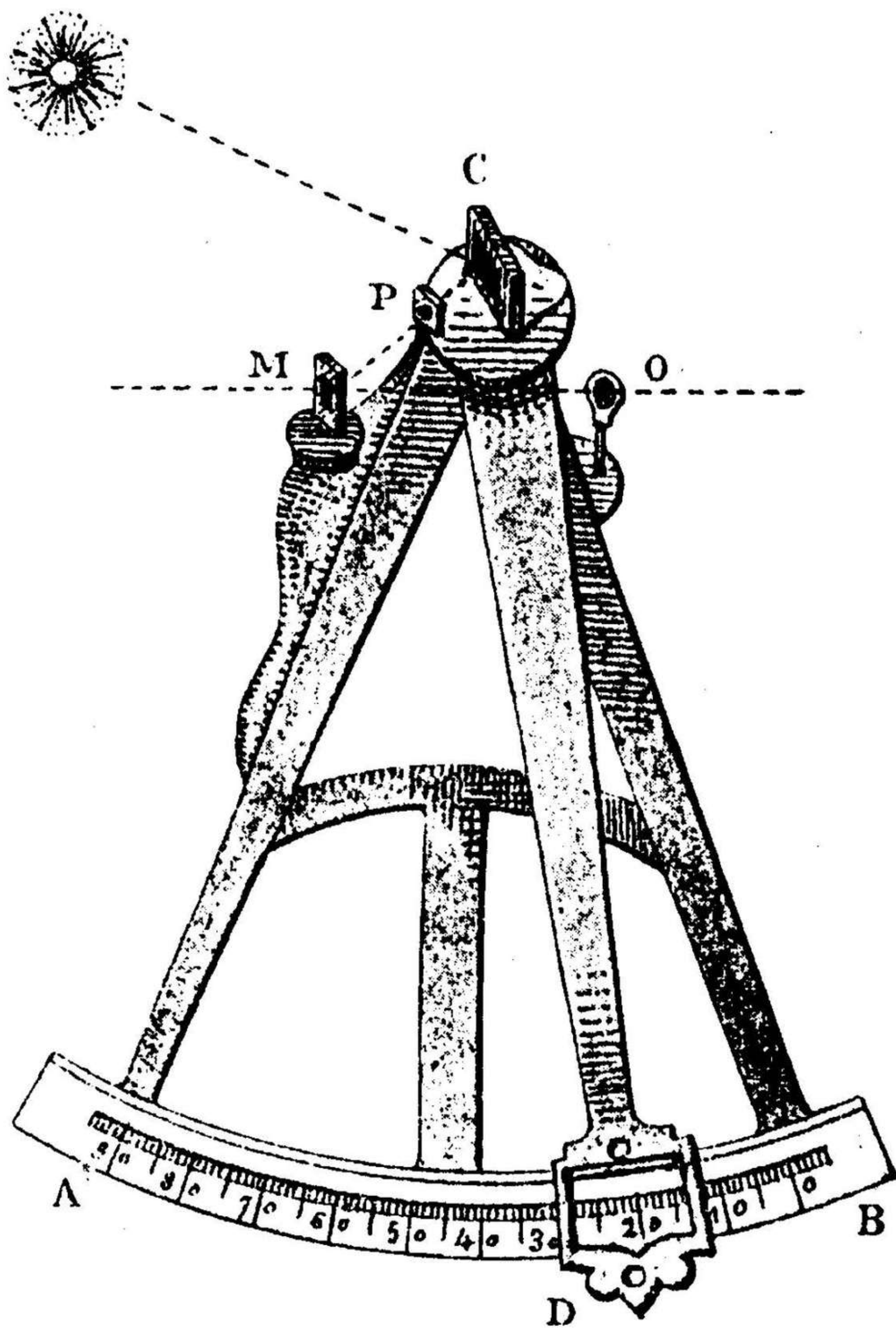
从哥得兰岛（Gotland）到菲尼斯特雷角（Cape of Finisterre），

再到布列塔尼（Britanny）和西班牙海岸的每一个小港……

这便是引航术，沿用至今。

早在15世纪，航海家就应用指南针指引方向。然而，指南针并非直接指向北极，而是指向反复无定的地磁北极。说到测量船速，航海家的方法是首先将打结的绳子绑在一截圆木上，将圆木从船尾抛进水里，然后计算在这段时间里有多少个绳结滑出船尾，以此绳结的数量来表达船速。海潮、风压差、方向以及航行距离等因素都被用来测量船的位置。假使一步演算出错，就可能会使航船偏离数英里远，因此当航行途中观测到前方陆地时，他们便会紧绷神经，格外小心。

自古以来，航海家就利用恒星进行导航，政府也大力资助天文学的发展。例如，1675年，查理二世在约翰·佛兰斯蒂德（John Flamsteed）的协助下在格林尼治建立了皇家天文台（Royal Observatory）。约翰得到国王的指示，呕心沥血修正天体运行情况的记录以及恒星方位的记录，以确定最理想的经度位置来完善航海术。



C
P
M
O
A
B
D

六分仪，通过观测某一天体与地平线之间夹角的角度来确定经纬的设备。六分仪的使用需要观测天体，是天文导航的重要组成部分。人们通过夹角的角度以及测量时间来计算自己在航海图中的位置线。（康威）

在北半球，每个海员都能利用北极星来确认北方。除此之外，海员还要对存在疑问的天体以及水平线有一个清晰的认识。测量船的方位时，若仅参照一颗恒星，那么船的方位只能用地球表面某一弧形表示。所以航海家需要至少两颗恒星才能确认航船位置，若想核对度数，选取三颗恒星会更好。

古代的直角仪结构简单，仅用一块木片沿着标杆移动，然后标上刻度。航海家把标杆对着水天线做基准，移动木片至标杆顶端，与恒星或其他行星重合成一线，在刻度弧上直接读出观测数据。象限仪是一个铜质弧面，顶端垂着一根测量线。操作者将象限仪一端指向恒星，透过小孔观察，在线落到刻度盘的位置标记上刻度。然而，海员们直视太阳一般不会长于两秒，由此人们发明了日晷。这是一种铜质圆盘，上面标有刻度，"晷针"垂直地穿过圆盘中心，起着立竿的作用。在旋轴上有两个小孔，小孔对准太阳，影子则会投射在铜制刻度盘上，形成角度，然后便可读出刻度。观测者也可利用竿式投影仪（backstaff）或英式象限仪（English quadrant）测量角度，他们需背朝太阳，并利用投射在仪器上的影子计量角度。

1731年，约翰·哈德利（John Hadley）发明了八分仪，成为航海史上的重大突破。八分仪采用镜子扩大角度覆盖面，利用五彩玻璃使眼睛免受伤害。进而，六分仪在八分仪的基础上有所改进。它由黄铜和游标尺制作而成，其测量更为精确。以当时的技术来看，六分仪的设计堪称完美，和目前使用的没有多大区别。

通过在海平面上测量正午太阳高度角，海员们便可轻而易举地计算出纬度。然而，经度的计算与地球的运行息息相关，因此必然也和时间有关。1707年，克劳兹利·肖维尔爵士（Sir Cloudesley Shovell）的舰队在锡利群岛（Scilly Isles）沉没之后，经度委员会（Board of Longitude）决定提供2万英镑奖金，奖给能想出经度测算

方法的人。人们纷纷建言献策，有人甚至提议用灯塔或犬吠来测算。

而后，在约克郡（Yorkshire），一位名叫约翰·哈里森（John Harrison）的木匠发明了一个钟表，能在几个月之内保持精确，并且能够承受海水压力，抵消世界范围内的温度差异。1735年，哈里森发明了第一台经线仪，并命名为H1，但他只得到500英镑的经费来完善其研究。功夫不负有心人，他终于在1764年H4穿越大西洋的航行中试验成功。然而，委员会还是没有兑现给哈里森的报偿。直到哈里森去世的3年前，国会通过特别法案才让哈里森得到了最终的报酬，哈里森于1776年与世长辞。

当然，伟大的建筑师并不能帮助海员解决燃眉之急。桑希尔画作中的形象及其寓意都不是海员们所能理解的，他们仍屈从于强征兵役的制度，受到各种压迫。而在之后的一个世纪中，情况不见好转，甚至有越发糟糕的趋势。海员以兵变和逃役的方式表示不满，但是在海上或战斗中，仍保持着高度的献身精神和职业道德——他们才是不列颠帝国所拥有的最伟大的财富。

在相对和平的年月里，威廉·丹皮尔（William Dampier）这位身兼海盗与科学家的奇人，被任命指挥“罗巴克”号（Roebuck）前往南太平洋，开始了人类历史上第一次真正的科学探索之旅。途中，他自己的船只失事，只得跟着一艘东印度商船回了国。丹皮尔带回了诸多植物样本，还有许多重大的发现。

国王威廉于1702年去世，王位由其妻之妹安妮继承。英法关系在此时又一次走到了战争边缘。西班牙国王查尔斯二世（Charles Ⅱ）因近亲结婚深受疾病困扰，在当时的条件下居然能活到将近40岁，倒是让人吃惊不小。法国以波旁家族的继承权之名要求夺回王位。战争起因于“绅士”（出身高贵的军官）和“防水布”（出身卑微者）之间的矛

盾，加勒比的那次行动臭名昭著。当时，本博上将（Admiral Benbow）耗时6日围堵一支法国小分队。大概是由于上将出身卑微，其手下不少将领都心怀不屑和嫉恨，6名上校中至少有4名不服指挥，其中理查德·柯克比上校（Captain Richard Kirkby）又是出了名的欺软怕硬，他自己的水手长就可以作证：

> ……在交战全程中，未曾听闻上校鼓励船员，倒是听说上校因胆怯而躲在后桅杆下，踱步徘徊中还不慎摔倒……

在提到库珀·韦德上校（Captain Cooper Wade）时，又说：

> ……在那6日的交战中，他从未能保持列队阵形，所有炮弹都打空打偏，没能伤及敌军分毫。据说他曾训导自己手下的军官，说若他下令开火，就一定要照做。因为一旦炮火停歇，上将就会质疑他们。在战斗中，韦德上校被敌军击中了一次，大多数时候都是醉醺醺的……(注)

柯克比和韦德因临阵脱逃被审讯、处死，本博也因伤势过重不幸去世，成为被传诵的民族英雄。

这一次的英法战争中，英国不再像之前那样倚重海军。现在，不列颠在马尔堡公爵的统领下，培养了一支高效的陆军部队。这支部队自1704年赢得布莱尼姆（Blenheim）战役后，4次大胜法军及其联军。海洋之上，鲁克上将受命出军，试图占领加的斯，却发现此举风险过大。在1704年7月举行的战争会议上，人们认为直布罗陀的戍卫羸弱，遂决定转战此地。轰炸的情景十分可怕：“……我军15艘战舰火力全开，只见岸上瓦碎砖移。我们的心也快跳出了嗓子眼。”(注)轰炸之后，海军登陆，虽然弹药库的意外爆炸让英军诧异了片刻，但是当地的戍军还是投降了。

法军出动舰队，意欲夺回直布罗陀。两军于8月13日在马拉加（Malaga）附近相遇。法军使用大划桨船作为战船，这种船一般只在风力欠佳的时候作为拖曳之用。爱德华·毕肖普（Edward Bishop）记录下了当时的战况：

> 两军交锋激烈，当时我在右舷尾部，11号火炮我就填了12次，敌军的加农炮击中了我的填弹手，几乎将其炸成两半，若非如此，我还能填更多呢。当时我以为自己的手臂也给炸没了……就跑下船舱找医生，他给我的伤口抹上了红石灰，交代我待在船舱内；但我坚持到甲板上去，要与我的伙伴们共同奋战，只要我还有手有脚，我就不下火线。当我到甲板上时，发现我的船员有4人已经战死，1人受伤。㊟

战争进行到夜幕降临时，双方损耗都很严重，但都还没有船只沉没或被俘。鲁克的弹药几乎用尽，绝望之余，他将船上所有能投掷的东西都用于战斗。当风向转变后，法军占有优势，却只是乘风撤离了。英军由此控制了局面。此后，法军再也没有大规模地从土伦出兵了。

1707年英格兰、苏格兰合并成为联合王国（United Kingdom），其中海军功不可没。在此之前，苏格兰的海军只有3艘20门火炮的战舰，用以防范法国私掠船的劫持，保护其贸易，这显然是不够的。苏格兰此时已经意识到英格兰在其帝国事业中获得的收益巨大，也曾试图在美洲中部建立自己的殖民地。但是没有海军的支持，达连湾的殖民地建设一败涂地，苏格兰人只能另寻出路。1707年，英格兰承诺苏格兰将在其帝国事业中分得一杯羹，苏格兰才勉强同意两国议会的合并——“旧曲终至尾音”。这一联合被视为“英格兰的政治诉求与苏格兰的贸易野心之间的联合”㊟。某个反对联合的人曾预言：“可以预见，在不久的将来，我们的海军就会将船只拱手让给我们的荷兰盟友，也

将在压迫与无奈之下，领取皇家海军中最低的那份酬劳。”注当然，事实并非如此，苏格兰人为皇家海军做出了巨大贡献，对帝国事业的扩展也尽心尽力。

1707年春，英荷联军试图占领法军在土伦的海军基地，未果。克劳兹利·肖维尔爵士因此被调回国，随行的有19艘战舰。途中遇到大雾，肖维尔错判了经度，当看到锡利岛的圣阿格尼斯灯塔，再想要掉转船头时，已经来不及了。包括肖维尔自己所在的“联合”号（Association）在内，共有3艘船触礁沉没，死亡人数达到1 300人。肖维尔自己得以挣扎游上岸，却不幸被试图偷他戒指的蛮妇用棍棒活活打死。事件虽然凄惨，倒也有些许积极意义，至少人们意识到可靠的经度计算是多么重要和迫切。1714年，在剑桥数学家威廉·惠特森（William Whitson）的倡议下，英国通过法案，成立了经度委员会。

船员食品

一天中，海员们从日常饮食中可摄入5 000卡路里。其中主要食物是腌牛肉，通常是和板油一块儿炖了吃。其他食物还包括一种面包替代品——压缩饼干，吃起来生硬无比。

在海上漂流，最危险的疾病莫过于坏血病了。这种病起因在于缺乏维生素C，在远洋航行的船员中司空见惯。航海史上，最严重的案例发生是在1740~1744年，安森（Anson）航行船队中，有1 051（超过半数）名海员死于坏血病。然而，即便对于那些幸免于难的海员们，后半生也不得不面临牙齿和头发脱落的难堪境地。显然，问题出在远离了陆地，但具体是何原因，当时的医生们还无从得知。

詹姆斯·林德（James Lind）是首位解开坏血病谜团的医生。尽管人们在几个世纪以后才完全了解了维生素，但在当时，林德医生

在朴次茅斯近郊的哈斯勒（Haslar）医院做实验时观察到：新鲜的水果能够治愈坏血病。然而，困难就在于如何保证海上水果的供给。1768~1771年，詹姆斯·库克（James Cook）发起了第一次远洋航行，其船队载有易携带的罐头汤和酸菜。结果，船队中鲜有船员因坏血病丧生。另一位医生吉尔伯特·布兰（Gilbert Blane）在任美国独立战争的随船内科医生时，曾向船员发放果汁以抵御坏血病。而在英法战争中，柠檬汁则成了海军必备品。后来，由于成本低廉，酸橙汁逐渐取代柠檬汁。

直布罗陀从此成了英国保护通往地中海航线的哨口。但是其港口直面南风，船只难以靠岸停泊，舰队的供给也存在困难。1708年，约翰·利克上将（John Leake）和斯坦诺普将军（Stanhope）得到消息，说梅诺卡岛（Minorca）准备支持查理三世的复辟，开始担心起直布罗陀的防御功能。梅诺卡岛距离土伦的法军基地不远，还拥有世界上条件最好的自然港。若能占领梅诺卡岛，英军的舰队就无须每年冬天返航回国，就可以全年待在地中海地区待命了。英军按计划登陆，但是通往马翁（Mahon）主港的入口圣费利佩堡（Fort San Felipe）驻有法、西联军，守卫者近千人。当时，岛上几乎没有成形的道路，士兵们生生将50多门重型火炮拖曳放置在堡垒不远处的山坳里。一顿狂轰滥炸之后，敌军终于投降弃堡了。

1714年战争结束时，皇家海军已经有自己固定的海军制服，至少在军官中穿制服已成定制。服役军官在没有出海任务的时候，酬金减半，在随后相对安稳的25年间，这种停薪留职的方式变得司空见惯。

在那场被人们称为“西班牙王位继承战”的战争中——如果名副其实的话——英国是失败了的，因为根据战后的《乌得勒支条约》（Treaty of Utrecht），波旁王朝的继承人最后确实得到了西班牙的王位。事实上，西班牙再也不复百年前的辉煌，彻底衰败落魄了。其在

欧洲之外的帝国领地被分割，新任国王也必须放弃法国的王位继承权。不列颠的盟友葡萄牙自此巩固了对巴西的统治。不列颠在北美收获颇丰，又占领了直布罗陀以及英国第一个位于欧洲的军事基地——梅诺卡岛，因而在西班牙帝国的版图之上有了立足之处。由于奴隶贸易的大门终于向他们敞开了，英国人开始觉得财富如囊中之物，触手可及。虽然英军在海战中并没有赢得什么决定性的胜利，但是对自己的实力却信心陡增。而之后的半个世纪也证明了英国海军确实占有领先地位。

---

1. Peter Marsden, The Story of the Anne, Hastings, 1992, p.15.
2. Samuel Jeake,An Astrological Diary of the Seventeenth Century， ed. Michael Hunter and Annabel Gregory, Oxford, 1988, p.204.
3. John Charnock, Biographia Navalis, vol. 1, London, 1974, p.361 note.
4. Historical Manuscripts Commission, Manuscripts of the House of Lords, New Series, 1, 1900, p.220.
5. Navy Records Society, Queen Anne’s Navy, ed. R.D.Merriman, 1961, pp 254-255.
6. Ned Ward, The Wooden World, ed. Callender, Society for Nautical Research Occasional Publications, 1929, pp 14-15.
7. Bridget Cherry and Nikolaus Pevsner,The Buildings of England， London 2, South, London, 1990, p.262.
8. Navy Records Society, The Naval Miscellany, vol. 5, ed. N.A.M.Rodger, 1984, pp 173, 187.
9. The Life and Adventures of Matthew Bishop, London, 1744, p.20.
10. Ibid.， p.21.
11. Quoted in T.C.Smout, Scottish Trade on the Eve of Union, London, 1963, p.275.
12. Lord Belhaven,Speech in the Scotch Parliament, 1706, p.3.

第6章
稳定与停滞

1714年《乌得勒支条约》生效时，发生了几件足以撼动时局的大事。法国有史以来最为雄心勃勃的国王——路易十四去世了。同年去世的还有英国女王安妮。汉诺威选帝侯受邀继承了不列颠的王位，成为乔治一世。乔治为人严肃，缺乏人格魅力，他的继位让詹姆斯党人再次蠢蠢欲动。大概是由于苏格兰海军势力较弱，詹姆斯党人的反叛由此开始。逆党在福斯湾截获一艘配备火炮的帆船，随后登船，渡过河口。这时，詹姆斯二世之子詹姆斯·斯图亚特（James Stuart）还被封锁在圣马洛，因此詹姆斯及其党羽只能乔装成海员，由陆路前往敦刻尔克，再从敦刻尔克坐船去彼得黑德（Peterhead）。由于路途坎坷，詹姆斯“在自己发动的反叛中迟到了”，给起义军留下了糟糕的印象，在此后便不得人心，受到孤立，凄惨得近于被流放。

在长达一个世纪的动荡和内战之后，英国的政客们渴求稳定。1688年“光荣革命”建立的宪法，被视为神圣不可侵犯，做决策需要寻找先例时也多溯源于此。这一阶段根本的革新在于：由于国王对不列颠事务毫无兴趣，罗伯特·沃波尔爵士（Sir Robert Walpole）承担了国王的大部分工作，其影响在当时并不明显，“首相”的称谓也只是沃波尔的政敌们对他的戏谑。

1714年之后的和平为海盗们创造了盛世，成了他们的“黄金时代”。经由海上运输的财富数量惊人，金、银、奴隶、香料、蔗糖、皮革、香烟种类繁多。海军被买通，战后贸易的繁荣只是昙花一现，数以千计空有蛮力的海员找不到糊口的工作。很多海盗原先干的都是私掠敌国船只的行当，战后突然断了生计。本杰明·霍尼戈尔德

（Benjamin Hornigold）船长声称没有人就条约签订咨询过他的意见，所以他就当战争仍未结束，因此拒绝对英荷商船下手，他的固执直接导致不同国籍的手下船员将他赶下了船长之位。大洋之上，各国互争海权。西班牙、葡萄牙、法国、荷兰以及英国在加勒比和西非都有自己的势力范围，而这两地又海盗盛行，但是没有一个国家有足够的资源来巡逻海域，保其帝国利益不受侵犯。据估计，自1715年以来，在海上流窜作案的海盗在任意时段都超过2 000人，但是皇家海军的总人数只有1.3万人，这些人还多有其他任务在身，实乃分身乏术。

追根溯源，海军与海盗之间本就颇有渊源。霍金斯和德雷克在海军的创始人名录和英雄榜上都声名显赫，却从来也没能甩开其海盗的身世背景。亨利·摩根（Henry Morgan）也曾于1671年在巴拿马的波托贝洛（Portobello）以海盗之名被捕，后来才受封爵位，成为牙买加的代理总督。由于此时英国已是海上的霸主，因而海盗劫掠带来的损失也最大。皇家海军历尽千辛万苦才发展成为结构分明、官阶清晰的正规组织，从现实上说也需要与其海盗的出身一刀两断。在德雷克和霍金斯的时代，奴隶贸易常常与海盗联系紧密。正是西班牙政府颁发的奴隶贸易许可证（Asiento）使奴隶买卖成了大宗贸易。汉弗莱·莫里斯（Humphrey Morice）还没有骗取英格兰银行2.9万英镑巨款之前，曾任银行高管，又是议会成员，更是英国奴隶贸易的巨头，他就曾率领英国海军讨伐过海盗。北美东海岸的殖民地脆弱、不堪一击。1717年，臭名昭著的“黑胡子”爱德华·蒂奇（Edward Teach）船长封锁了查尔斯顿（Charleston），让整个港口“陷入巨大的恐慌”。事发后，费城的贸易往来停顿了整整一周，殖民者怨声载道。“再不采取措施，整个美洲的贸易都将完蛋！”据估计，在《乌得勒支条约》签订后的短短10年间，受到攻击的船只多达2 000艘，其损失与一场大战无异。

海盗船的特殊之处在于，他们标榜的是船员的整体利益，大家不是在为船主、商人或政府卖命。他们类似于近代的快艇队，也有相似的组织结构。一个行事高效的队伍中，船员会制定出航的目标，同

时，在执行任务时能够尊重船长的权威。海盗船上由舵手代表船员，对重大问题进行投票表决。但是在“战斗、追击和逃遁”时，船长的命令就是必须要遵守的律法。与乔治时期的严谨保守相反，海盗确实有些离经叛道的浪漫气息，但他们绝不是马克思主义里的无产阶级：一来他们从未生产过什么，倒是在破坏上肆意妄为；二来，他们的规模从来没能达到推动整个社会变革的程度。更何况，海盗的队伍中最不缺乏的就是残忍、野蛮的暴徒。巴塞洛缪·罗伯茨（Batholomew Roberts）的船员就曾在对方拒付赎金后，一怒之下火烧运奴船，船上俘虏无一逃脱。

亨利·摩根爵士自幼就被绑架到巴巴多斯，在那里他加入了海盗的队伍。在多次劫掠加勒比地区后，他被英军逮捕，以安抚西班牙人。不久之后，他却被查理二世授爵，成了牙买加的代



亨利·摩根爵士自幼就被绑架到巴巴多斯，在那里他加入了海盗的队伍。在多次劫掠加勒比地区后，他被英军逮捕，以安抚西班牙人。不久之后，他却被查理二世授爵，成了牙买加的代

理总督。（康威）

到1718年，事情开始出现转机。原先的私掠船船长伍兹·罗杰斯（Woodes Rogers）受命成为巴哈马的州长，海盗的发展之势才得以遏制。罗杰斯接到命令，采取一切必要手段打击海盗。他在当地的居民中颇有威望，之前以劫掠为生的莽夫们此时也开始渴望起生活的安宁。罗杰斯向这些愿意悔改者签发赦令，一意孤行者只有“黑胡子”和爱德华·范（Edward Vane）。罗杰斯下令，在领得赦令后若有人再行海盗之罪，将受审并被绞死。此处的海盗失去了生存的根基，很多人转向了大西洋的另一边，劫掠那里的奴隶贸易，还有收取赎金的可能，而贩奴船也很容易被改造成海盗船。1721年，查利纳·奥格尔（Chalenor Ogle）上校率领皇家“吞噬”号（Swallow）和“鼬鼠”号（Weasel）前往西非海岸，途中遇到臭名昭著的海盗头子巴塞洛缪·罗伯茨，罗伯茨拥有的船只数量庞大，近来，他又在原有的400艘的基础上新斩获了10艘战利品。奥格尔上校乔装成商人的样子，遭到对方“兰杰”号（Ranger）和“皇家财富”号（Royal Fortune）的轮番攻击。海军的武器装备更胜一筹，在两轮攻击中均击败对手，并俘获了海盗船。262名被俘海盗中，非洲人被出售为奴，其余大多数人在海岸角城堡（Cape Coast Castle）的边界处受审，包括罗伯茨在内的52人被处以绞刑。罗伯茨倒是践行了自己的座右铭：“人生苦短，纵乐为先。”奥格尔回国后被授予爵位。虽然海盗的问题还没有根除，却也不再是贸易和殖民的重大威胁了。一如某位近代史学家所言：“击败罗伯茨，以及日后根除非洲海岸的海盗，几乎可以被视作贸易的转折点，甚至是更广大的资本主义发展史上的转折点。”[注]与其同时代的詹姆斯党人境遇不同，虽然在当时海盗们并非要角，但在后世，却更为人津津乐道。

海洋对于文学似乎也贡献良多。因为《格列佛游记》（Gulliver’s Travels）和《鲁滨孙漂流记》这两部著作均以海难为题材，而小说家托比亚斯·斯摩莱特（1721~1771）原本就是海军外科医生。海洋艺术

也在此时诞生。17世纪70年代，凡·德·费尔德父子从尼德兰到英格兰为查理二世作画，其第一批学徒诸如伊萨·塞尔梅克（Isaac Sailmaker）及其学派众人，对透视法一无所知。来自泽西的画家彼得·莫纳米（Peter Monamy）以模仿凡·德·费尔德才得以崭露头角。而塞缪尔·斯科特（Samuel Scott）也是在卡纳莱托（Canaletto）的启发下，画下了著名的泰晤士河。约翰·克利弗雷（John Cleveley）通过描绘泰晤士河边的诸多船坞，开启了海洋绘画的新篇章。查尔斯·布鲁金（Charles Brooking）的父亲曾是格林尼治医院的画匠和装裱师，查尔斯自父亲那儿习得绘画技巧，1740年时，年仅17岁的查尔斯就有成熟的画作问世。这些画家多以画作之静谧风格而闻名于世，而布鲁金也因其对徐风吹拂的生动描绘而为世人称道。

提及乔治王时期的国家砥柱，海军当之无愧，捍之有道。正是在海军的保护之下，海外贸易和殖民地才得以成为英国经济腾飞的助力。发达的经济会鼓动起人们建造地标、彰显实力的念头，海军也难免俗。在18世纪中，海军部为自己立了不少精巧建筑，其中就包括约翰·纳什（John Nash）设计的用以抵挡叛乱海员的海军部大厦屏风。查塔姆造船厂的专员办公楼中，有一幅画作取自“皇家霸主”号（Royal Sovereign）的船舱。而雄伟的皇家造船厂（Royal Dockyards）直到20世纪70年代才露出庐山真面目，为众人所知。

虽然自1690年比奇角战役之后，皇家海军就不曾遭遇过什么重大的威胁挑战，但这仍遏制不住海军自恃战无不胜的骄傲之心。1740年，人们第一次唱响了《统治大不列颠》（Rule Britannia）。到18世纪二三十年代时，海军的章程似乎已成定制，无须更改，却也因此就逐渐僵化了，船舶的设计尤其如是。依当时的习惯，100、90、80门火炮的船只必须是三层船型，70、60、50门火炮对应的是双层船型，单层船则配备火炮20门，30门火炮的船型由于对称问题逐渐被淘汰。在每组船型中，最小型号的船只总是问题百出。例如，80门火炮船是出了名的不稳定，50门火炮船在列队中又太过脆弱，20门火炮船的规格

注定了它在武力方面难有作为。虽然如此，海军部还是没有改进船只设计的动向。如有船只失事，也只会订购同类型的船以做弥补。而老旧、耗损的船只也只能以相同规格“重建”。“重建”原指旧船上的一些主要部件会被重新利用，但到18世纪20年代时，人们已经很少使用旧材料来重建船只了。造船厂遵循的“几何尺寸规范”还是1677年佩皮斯建那30艘船时制定下来的。到1706年，每一级别的船都有详细的规格标准，从舱口的尺寸大小到周边防止海员绊倒的围坎高低都在规范之内。曾经尚属明智的规范化在此时看来却过于腐旧僵化。1719年到1733年的船建过程中，这些僵化的规范也稍稍进行了调整，50门火炮级别的船只逐渐被60门火炮的船只所取代，但改变也仅限于此。

海峡对岸的法国海军开始复兴，其复兴之路丝毫不受过往牵绊。年仅22岁的莫尔帕伯爵（Comte de Maurepas）成为海军建设的总负责人。这位出了名的花花公子“甚至不知海水颜色，更是船建的门外汉”，但是由他开创的船建程序能最大化地利用有限的预算。伯爵清楚法国海军不可能在数量上超过英国的皇家海军，因此，他发展出一套“任务理论”。法国海军的目的不会向英军那样，试图去控制海岸或歼灭敌军，法军每次出动都带有特定的任务：去占领某一偏远的殖民地；加强护送某一重要船队；支持苏格兰或爱尔兰的叛乱；如果地方长官陷落，也有可能进攻英格兰。这些小威胁恰如其分地分散了英格兰的精力和资源。

就像历史上所有处于弱势的海军一样，法军无力提升整支舰队的数量，但是这并不妨碍其在个别舰船的营造上精益求精。英国严格的船建规范束缚了英国造船人发挥的手脚，但是法国却给予设计师，如布莱斯·奥利维尔（Blaise Ollivier）和皮埃尔·莫里诺（Pierre Morineau）等人绝对的自由。那是一个技术发展相对缓慢的时代，布莱斯和皮埃尔也没有什么革命性的创建，但是他们调整了作战和巡航的船只规格。他们不建造三层船，而只建造了单层甲板的护卫舰，以及日后成为世界海战主力舰的74门火炮舰。

判断一支海军传承的优劣要看其在和平时期的作为，要看其在现实中没有直接威胁时的自保能力。从这一点上说，乔治王时期的英国海军算是相当成功了。在1727到1760这几十年间，乔治王一世、二世对海军毫无兴趣，他们认识的航线估计只有通往汉诺威领地的那几条，而总揽大权的罗伯特·沃波尔爵士，也只关心经济的增长和社会的稳定。只有民众热爱他们的海军，倾慕他们的传统。在漫长的和平时期，现役船员人数从4万减至1万，船只“依惯例”被闲置在家，幸得维护，才能为将来的不时之需做好准备。海军军官也多停职、领半薪，如有需要则随时召回。除了商人，没有船队拥有长期的海员储备，也正因为此，商人的船队被当作“培养海员的训练场”，被寄予厚望。乔治王早期的英国海军自视甚高，不可一世，即便也遭遇了政治危机，但却不再像查理二世的舰队那样，会被遗弃、废置而衰退。

1714到1739年间也并非全然和平安稳，1718到1719年间、1726到1727年间，英格兰和西班牙之间也有两场小战。由于西班牙海军的劣势过于明显，两场战争都很快结束。1718年8月11日，乔治·拜恩（George Byng）上将在西西里的帕塞罗角（Cape Passero）遇到了一支西班牙舰队。英军俘获并焚毁了对方大半船只。乔治·沃尔顿（George Walton）在行动中也俘获了几艘敌船，由此就骄傲宣称：“在这片海域，我们已全歼敌军，大获全胜。”在当时冗长、浮夸的文风下，这样精练有力的发言为他博得了美名。

由于欧洲大陆上不再硝烟弥漫，贸易对于帝国的重要性很快就被凸显出来。英国海军在海外军事基地上大量投注人力、物力，以保证在地中海和加勒比海地区舰队的自给能力，这样就避免了冬季和暴风季船只必须回国或撤退所带来的损耗。在地中海地区，梅诺卡岛的马翁拥有得天独厚的自然港口，但是距离法军在土伦的军事基地不到250英里。虽然英军犯了一个低级错误，允许原住民在周边扎寨，但还是有意识地强化了对入海口圣菲利普堡的戍军防备。海军医院也在此营建了起来。位于马翁对岸的塞弗龙岛（Saffron Island）也被占领，并

被开发成为一处专事修整的口岸——人们将船只拖上岸，以便清理船底脏污。直到如今，美丽的马翁港口还具有英属地的遗韵。英国在安提瓜（Antigua）和西印度群岛的港口能够周全地保护船只，抵御风暴的侵袭；而位于巴巴多斯的卡莱尔湾（Carlisle Bay）和多米尼加的鲁珀特湾（Rupert’s Bay）只能抵御普通的信风。这些地方只要配以锚具店、木船铺、帆缆商等海军保养的必需品，就能为船只提供修葺的服务。

木船制造

就传统造船术来说，几乎所有船只都是木头做的：用榆木做龙骨，用橡木做剩下的部分。大型船只的建造在岸上的船坞完成，其他的在造船台完成。在造船台，船只的停放角度会有些倾斜，这样准备下水时就可以直接滑进水里。

造船的第一步是放置龙骨。龙骨又长又直，通常是由几个部件通过斜面嵌接而成。在龙骨的前上方是弯曲的船首柱，用来支撑肘板以及装饰性栏杆和人像。在龙骨后下方是笔直的船尾柱，会稍微偏离垂直方向，便于支撑船舵。

每个构成船只基本形状的框架都是由几个众所周知的底肋材、复肋材和上部用材部件组成。大约1815年之后，这些部件通常都是组装成对，并带有结合点，有了它，邻近部件才会出现交叉。每个炮门的顶部和底部都有一个木槛，中间会再嵌入一些其他侧肋材以形成一个比较稳固的装置，之后再在上面铺板。在这些装置中，除了一些关键部分用金属连接，其他大部分都是用木栓固定。越靠近船首，木材就越向前倾斜，直到与那些位于最前面、与龙骨平行的锚链孔重合。在船尾，下部装置的主体部分主要是由横木构成；不过横木上面的装置很轻巧，在战争中特别容易被击破。

强固的甲板梁要放在框架之间，这样有助于支撑枪炮和船体结构。甲板梁必须用L形弯头固定，在这个位置，它会碰到船的侧身，再加上轻型车顶弯梁和壁架的辅助作用，枪炮可以在甲板上发射自如。船身附有重型舷板，就在炮门下面，而水下外板用扁斧削得很光滑。在船内，复肋材结合点上方和甲梁板下方都有厚木板。水下外板上方有一个强固的内部装置，由扶手和船首肘板组成。完成造船的木工活儿之后，木板之间的缝隙再用填絮和焦油填满。

到19世纪早期，随着船只在开放海域提供越来越多的服务，查塔姆造船厂的罗伯特·塞宾斯（Robert Seppings）开始意识到装置中的所有部件之间都构成直角，忽视了最不济的机修工都熟知的原则“三角比直角更牢固”。罗伯特在对角支撑的基础上研制出一种新的建造方法，他没有采用旧式扶手，而是另辟蹊径让船只更强固，以便能建造更为大型的船只。

航线越长，人越容易得坏血病。但在当时来说，坏血病还不是对人最大的摧残，热病引起的死亡更让人不寒而栗，西印度群岛的情况尤为严重。1726年，弗朗西斯·霍希尔（Francis Hosier）少将率领一支由5艘战舰组成的小分队前往波托贝洛，船上水手总计近2 000人。本来坏血病就已经让船员们虚弱不堪，黄热病的来袭更是雪上加霜，船队到牙买加的时候已经进行了一次船员的替换和补充，但是疾病造成的死亡甚至要比补编的人数还要多。霍希尔自己也未能幸免于难。人们为这一海难谱曲作词，以奠亡灵，以寄忧思，这首歌在之后的一个世纪中都还在水手之间传唱：

亡灵忧泣，湿泪污襟，

怨海浪无情，也曾是帝国猛将。

骁勇不再，战栗徘徊，

只低垂脑袋，却已现惨淡未来。[注]



C. Mosley Sculp.

Admiral Hosier's Ghost.

To the Tune of Come and listen to my Ditty

I

As, near Porto Bello lying
On the gently swelling Flood,
At Midnight with streamers flying
Our triumphant Navy rode;
There while Vernon sat all glorious
From the Spaniards late Defeat;
And his Crews with Shouts victorious,
Drank Success to England's Fleet.

II

On a sudden shrilly sounding,
Hideous Yells & Shrieks where heard
Then each Heart with Fear confounding,
A sad Troop of Ghosts appear'd,
All in dreary Hammocks shrouded,
Which for Winding sheets they wore;
And with Looks by sorrow clouded,
Frowning on that hostile Shore.

III

On them gleam'd the Moon's wan lustre,
When the Shade of Hosier brave,
His pale Bands was seen to muster
Rising from their watry Grave;
O'er the glimm'ring Wave he hy'd him,
Where the Burford rear'd her Sail,
With three thousand Ghosts beside him,
And in Groans did Vernon hail

IV

Heed, Oh heed our fatal Story;
I am Hosier's injur'd Ghost.
You, who now have purchas'd Glory
At this Place where I was lost;
Though in Porto Bello's ruin
You now triumph free from Fears,
When you think on our undoing,
You will mix your Joy with Tears

V

See these mournful Spectres sweeping
Ghastly o'er this hated Wave,
Whose wan Cheeks are stain'd with weeping;
These were English Captains brave.
Mark those Numbers pale and horrid,
Who were once my Sailors bold,
Lo, each hangs his drooping Forehead,
While his dismal Fate is told.

VI

I by twenty sail attended
Did this Spanish Town affright;
Nothing then its Wealth defended,
But my Orders not to fight.
Oh! that in this rolling Ocean,

VII

For resistance I could fear none,
But with twenty Ships had done,
What thou, brave and happy Vernon,
Hast atchiev'd with six alone.
Then the Bastimento's never

VIII

Thus like thee, proud Spain dismaying,
And her Galleons leading home,
Though condemn'd for Disobeying
I had met a Traitor's Doom,
To have fall'n my Country crying

IX

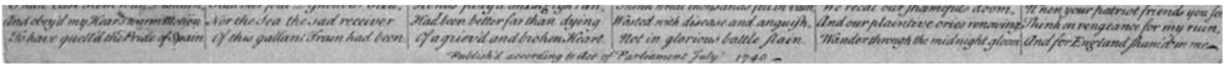
Unrepining at thy Glory,
Thy successful arms we hail,
But remember our sad Story,
And let Hosier's wrongs prevail;
Sent in this foul clime to languish

X

Hence with all my train attending
From their oozy tombs below,
Through the hoary foam ascending
Here I feed my constant woe:
Here the Bastimento's viewing,

XI

O'er these waves forever mourning,
Shall we roam depriv'd of rest,
If to Britain's shores returning,
You neglect my just request;
After this proud foe subduing,



1739年理查德·格洛弗（Richard Glover）的诗，配图是霍希尔的幽灵们萦绕在前往加勒比的英国远征军周围。（国家海事博物馆，PW3959）

1. Marcus Rediker, Villains of all Nations; Atlantic Pirates in the Golden Age, London, 2004, p.143.
2. Quoted in Keevil and Coulter, Medicine and the Navy, vol. 4, Edinburgh, 1963.

第7章
拓宽地平线

1738年，罗伯特·詹金斯（Robert Jenkins）船长被要求出庭，协助下院的委员会调查西班牙人在加勒比海地区对英国船只的劫掠。詹金斯曾是双桅横帆船“瑞贝卡”号（Rebecca）上的商人。在调查中，他并未出庭，但是他之前的证词让人浮想联翩。据说，他被戍卫科斯塔（Costa）的军官毒打，甚至差点儿被勒死，还被削掉了半只耳朵。国人受虐如此，复仇之火在20多年的相对安宁后又熊熊燃起。人们相信西班牙帝国的衰落之际正是自己的发家之时，而帝国无力管辖的地区里多的是传说中的金山银山。沃波尔政府不愿意为了自己都不信的流言，去耗费巨资发动战争；议会倒都是些好战之徒，却谈钱色变——这种情形不免让人想起1664年，以及那场灾难性的第二次英荷战争。好战的议会总是有办法的，“詹金斯耳之战”（War of Jenkins Ear）于次年10月正式打响。沃波尔直言：“现在他们擂响战鼓、神气十足，不多会儿就该抓耳挠腮、不知所措了。”

在坚定的主战派中，有一个名叫爱德华·弗农（Edward Vernon）的人，他官居中将，还是位议员。他声称他可以不费吹灰之力夺取西班牙的港口波托贝洛（在今天的委内瑞拉境内），11月时，他确实成功占领该港口，这部分要归功于西班牙人的懈怠——他们的火药都是湿的。弗农成了民族英雄，一时间冒出了许多以他的名字命名的城镇和街道。弗农下一个远征的目标是哥伦比亚的卡塔赫纳（Cartagena），这一次他就没有那么幸运了。疾病在水手间蔓延，远征的结果也因此一败涂地。远征带来的最为持久的影响就是海军的酒瘾和民族感。给船员分发当地的饮料早已成为惯例，而朗姆酒则成了西印度群岛的代表。为了减轻醉酒的情况，弗农坚持朗姆酒要以水和酒2:1的比例冲

兑，这种冲兑出来的东西后来以上将的外号命名为“格罗格”（grog）：在穿戴制服成为定制之前，上将的穿着是出了名的邋遢，他常穿格罗格兰母呢（grogram）或罗缎（grosgrain）制的大衣。弗农回国后变得更为激进，喋喋不休地批评海军的管理。

1740年9月19日，乔治·安森（George Anson）准将率领一支由5艘战船、2艘运输船组成的舰队启程出发，一路上突显了海军的各种弱点。其一，观念陈旧：他们居然试图仿效一个半世纪前德雷克的方式，准备劫掠西班牙的船只。其二，人员不整：尽管允诺了劫后分赃，水手的素质还是太过参差。军队理应为舰队提供士兵，但是他们狡辩说自己是陆军士兵，不应远征，因而派遣的都是切尔西退伍军人。这些退伍兵大多想尽办法逃离部队，没能成功逃走的也都死在了远航途中。舰队的起航由于管理问题被一再延误，绕过合恩角的时候已经很晚了，其中艰辛足以消磨斗志。当船员们看到“那以平静出名的太平洋时”，

> ……第二天一大早，大概一两点钟的时候，我们正面朝北，空中的迷雾到此时才突然散去，前方的“粉红”号（Pink）发出了看见陆地的信号，说距离陆地不过两英里，一时间大家都有了干劲，急速向岸边驶去。㊟

事实上，他们并没有绕过合恩角，他们只是在逆风中退了回去。数周之后，一行人才到达胡安·费尔南德斯群岛（Juan Fernandez），亚历山大·塞尔柯克（Alexander Selkirk）被困于此，这才给了笛福写作《鲁滨孙漂流记》的灵感。其他船只转头返航，但船不是沉没就是被弃，只剩下装载60门火炮的旗舰“百夫长”号。更糟糕的是，船员深受坏血病之苦。出发参与这次远航的有近千人，但是到达胡安·费尔南德斯群岛时，只剩下了351人；疾病第二次爆发之后，还能起身劳作的只

剩下71人。[注]安森坚持了下来，驶过了太平洋，并俘获了一艘从马尼拉出发的西班牙宝藏船。经过整整4年的环球航行，他才回到祖国。

人们用了整整32辆大马车才得以将宝藏船上的财物从朴次茅斯运往伦敦塔。“百夫长”号上的神父理查德·沃尔特（Richard Walter）出版了航行传记，畅销数年。安森由此发家：被英国大法官招为贤婿，加封了男爵，成了海军部改良派一员，而他在海军部的努力和贡献在数十年后才被赏识、激赞。

在海战中，海军的战术过于依赖《战争指南》，这份指南还是90年前的战时将领所拟。这么多年来，指南虽稍做了修改添补，也无济于其缺乏灵活性的本质。1744年2月，当时英国正与西班牙而不是法国交战，托马斯·马修斯上将（Admiral Thomas Mathews）所率的海上巡逻队在土伦附近遇到了一支法西联合舰队。马修斯下令作战，却没有得到由其副指挥员莱斯托克上将（Admiral Lestock）率领的小分队的有效支持，战争全程只俘获了一艘西班牙帆船。之后，莱斯托克多次受到军事法庭的审理，他在为自己的辩护中坚持，马修斯所布的阵线不符合《战争指南》的规范。结果，马修斯因此被免职，拘谨则成为海军的处事准则。

1740年4月，英军的3艘70门火炮战舰与西班牙战舰“公主”号（Princessa）交火，两者火力相近但是西班牙的船规模更大。英军耗了整整6个小时才将其击退。英国海军船只的劣势在这场小战役中显现无疑。70门火炮的火力显然不足以应对战事，因为如今的战场在大洋彼岸，而不仅仅在北海或地中海地区。而三层的80门火炮船的问题更为严峻，它们在结构上就不稳定。马修斯上将指出，这些船中大部分都打不开底层的射击孔，因而火力最大的炮弹都无法使用。“现在，在风力足够的情况下，我也只有2艘90门火炮船和3艘80门火炮船能打开底层炮口……其他船只的底层炮口根本打不开。”[注]1741年，人们对船只的建造规格稍做修正，但是要等到4年之后，在安森的强制之下，

船建才有了更大的改变。造船厂中技艺精湛者在德特福德的模具阁楼中齐聚一堂，共同商议船舶设计的改良方案。但是由海军部官员组成的委员会否决了安森关于弃用80门火炮船型的提议。他们回复说：“与大人的意见相左，为此我们深表遗憾。经过调查研究，三层80门火炮的船型在绝大多数情况下，性能都要优于双层或单层船。出于保证任务完成质量的考量，委员会决定继续使用这一经典船型。”注

爱德华·弗农（1684~1757）



海军上将爱德华·弗农——18世纪的雕刻品。（康威）

弗农是一位报纸编辑的儿子，后来成为威廉三世时期的国务大臣。他于1700年参军，志愿成为上将乔治·鲁克舰队的一员。在早期海军生涯中，他主要担任海军上将的职务。1704年，弗农上将和克劳兹利·肖维尔一起参加马拉加战役，这场战役无足轻重，但是1706

年弗农上将却因此第一次取得了领导权，跟随肖维尔上将和乔治·拜恩上将左右。

1708年弗农上将跟随拜恩上将带领的舰队出行。这只舰队曾成功阻止詹姆斯二世党人远征队在苏格兰登陆，不过唯一一艘被俘舰艇中也有其成员。1708年晚些时候，弗农上将在牙买加的皇家港口（Port Royal）海军基地，确信西班牙军队在海上不堪一击，这种信念在弗农上将的海军生涯中影响深远。作为一名政治家，弗农上将与辉格党之间的关系让他在安妮女王统治后期处于不利地位，但是乔治一世上台之后，弗农就时来运转，受到重用，成为出使土耳其的大使。在1718年至1720年与西班牙交战期间，弗农上将在牙买加指挥军队，与3艘西班牙战舰搏斗，但是他自己却从不参加舰队大战。

1722年，弗农上将进入康沃尔（Cornwall）的彭林（Penryn）小镇议会，这里是法尔茅斯（Falmouth）子爵控制的城镇之一。弗农上将是位强硬的辉格党人。1727年乔治一世去世后，弗农上将把对舰队的忠诚转移到新任国王乔治二世身上，从波罗的海打道回府。之后，弗农上将越来越直接地批评政府海军软弱无能。

在西印度群岛，霍希尔上将带领的海军大多数都死于热病，此时弗农上将认为没有必要封锁西班牙港口，直接进行袭击会简单许多。他还宣称自己只需300名海军就能拿下西班牙的波托贝洛贸易港。18世纪30年代，弗农上将大部分时间都花费在萨福克（Suffolk）的纳克顿（Nacton）庄园上，但是1738年西班牙再次挑起战争时，他仍然是好战人士眼中的将领首选：之前弗农上将已多次在西印度群岛指挥海战，非常熟悉那里的情况；作为司令官，他的精力也很充沛。众望所归，弗农上将被任命为海军中将，1739年11月他凭借6艘战船（而不是300名海军）拿下波托贝洛，成为民族英雄。

这次战役依然在西印度群岛，但是与托马斯·温特沃斯（Thomas Wentworth）合作的海陆部队行动远不如以前顺利。起初，温特沃斯上将非常尊重弗农上将有海战经验；然而弗农上将没有与温特沃斯上将商量，就计划独自袭击古巴。与霍希尔上将的舰队遭遇一样，弗农的船员也感染了热病，不断有死讯传来。尽管如此，弗农上将也很少阻止他们上岸。

1742年末，弗农上将披甲归来，依然声名显赫，一时间无人能出其右。1745年发生叛乱，詹姆斯二世党人的支持者欲逃出佛兰德，弗农上将率领一支海军成功将其拦截，但是他与英国海军部的关系却不断恶化。弗农上将对许多海事政策都嗤之以鼻，指责舰船的设计不足，特别是臭名昭著的80门火炮船。坊间已经流传了数本由其署名的宣传册，但是弗农上将对自己是否参与撰写却并不表态。因此，毫无意外地，他被划出舰队司令名单之外。

在1757年去世以前，弗农上将一直都是议会中的活跃分子，但是海军已不会再重用他。他对很多事情的看法都是正确的，对海军优劣势的分析也相当到位，但是作为一名海军英雄，他曾经的辉煌在新人的闪耀下已经黯然；而他的浮夸作风也只会适得其反。

当查尔斯·爱德华·斯图亚特（Charles Edward Stuart）王子想在苏格兰起兵，支持其父（被赶下台的詹姆斯二世之子）的复辟大业时，其智囊团曾好心劝阻，原因之一在于英国海军已经封锁了法国海岸。尽管如此，查尔斯仍一意孤行，于1745年7月扬帆起航。查尔斯一行只有两艘战舰，本就势单力薄，不想较大那艘还出师不利，很快便被皇家海军击败，被迫返航。因此，与查尔斯一道登陆苏格兰的人数很少，据传只有“7名莫伊达特人”。随着叛军势力的增长，海军部决定将科佩将军（General Cope）的军队从阿伯丁（Aberdeen）调往爱丁堡东部，但是部队在普雷斯顿潘斯（Prestonpans）被叛军歼灭。无独有偶，单桅帆船“冒险”号（Hazard）也在蒙特罗斯（Montrose）被逆党俘获。

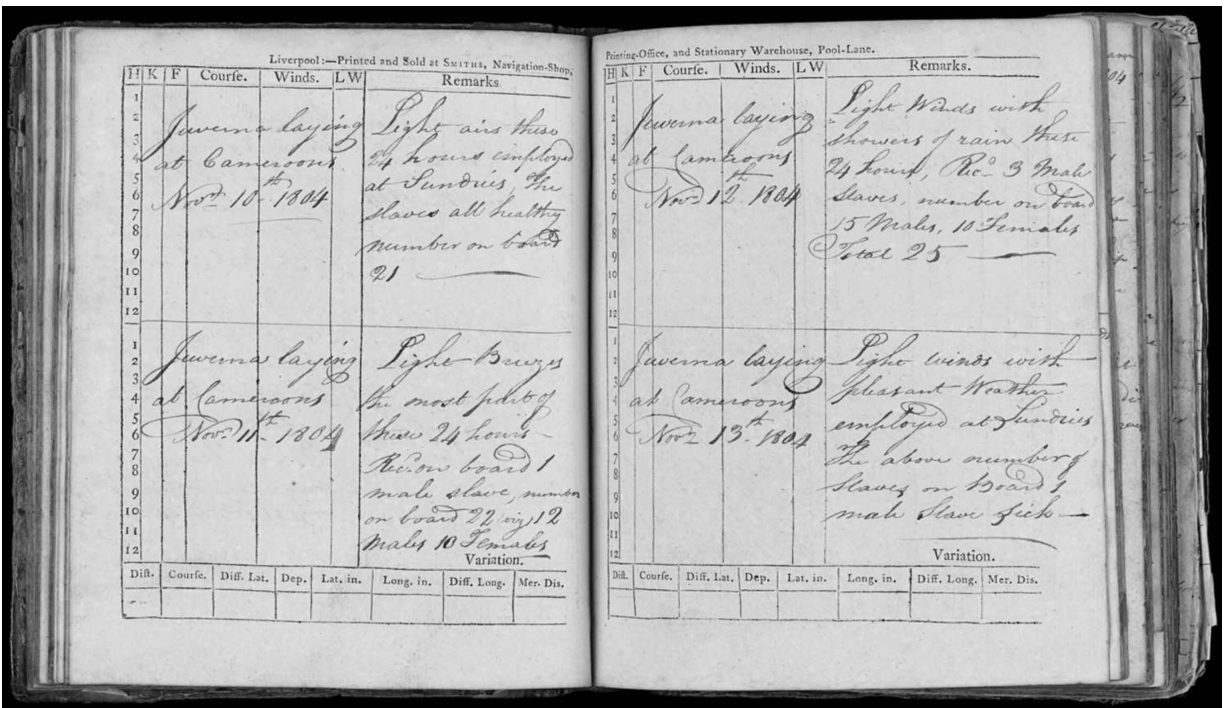
虽然偶有败绩，但是总体来说，海军的封锁策略是行之有效的。在海军的逼迫下，叛军只能向南部的内陆地区行进。越远离根据地，叛军越孤立无援，行至德比就只能无奈回撤。英军将叛军赶至苏格兰，1746年4月，停靠在因弗内斯（Inverness）岸边的“鲨鱼”号（Shark）便目睹了这场陆战：“中午时分，我们看见皇家陆军和叛军在距离因弗内斯东南方向3英里外的克里登沼泽处（Clydon Moor）交火……看见一队骑兵前来岸边，指挥船只前去打探消息：下午3点左右，船只回来，告诉骑兵皇家军队已经完胜叛军。”[注]二世党人在卡洛登（Culloden）大败，叛军也随之偃旗息鼓。

“查理王子”（Bonnie Prince Charlie）乘乱逃遁，被海军四处通缉。追捕者中最难缠的当属约翰·弗尔格森上校（Captain John Fergusson）。弗尔格森自己也是苏格兰人，却坚定地反对詹姆斯党人。北尤伊斯特（North Uist）的休·麦克唐纳（Hugh MacDonald）说，上校是“我所知道的追捕王子的人中决心最大的一位”。斯凯岛（Skye）的纳尼·麦克唐纳（Nanie MacDonald）则认为上校“冷酷无情，铁石心肠”，“对于自己认定之事尤为固执不折”[注]。毫不夸张地说，他的追捕方式极其残酷。他“令一位名叫达尔林普尔（Dalrymple）的中尉在岸上处死政敌，将拉塞（Rasay）的房子付之一炬，整个小岛上除了两个小村落幸免于难，所有的屋舍、家具通通化为灰烬。据他们记录，被焚毁的房屋数量超过300间”[注]。弗尔格森的残暴行径并无助于他找到王子，却给苏格兰留下了苦涩的记忆。

相较于1588年和1688年来说，此时保卫新教已经不再是英国海军的首要任务，这一宗旨似乎都已经成为历史，难觅踪迹了。二世党人的叛乱渐已消弭，苏格兰的世家大族们也多顺从了汉诺威的统治。艾尔芬斯顿斯（Elphinstones）家就是如此，其子乔治（George）后来还成了海军上将，受封为基思勋爵（Admiral Lord Keith）。总之，殖民的竞争取代了宗教派别的斗争，成了日后战争的主因，社会革命也远比王朝更迭来得惊心动魄。

在接下来的一个世纪中，皇家海军制止了奴隶贸易，这本是值得骄傲的功绩，但其初衷却并不磊落。当时，英国不过是为了捍卫自己在奴隶贸易中的合法份额。尽管战事未歇，奴隶贸易依然不减繁荣之态。仅1743年一年时间，英国38艘运奴船就贩卖奴隶近9 000人，这一数据是1734这一和平时期的两倍。来自沃平（Wapping）的年轻人约翰·牛顿（John Newton），对于自己能够参与其中本满心欢喜，毕竟贸易背后有海军撑腰。在“阿盖尔公爵”号（Duke of Argyle）的航海日记中，他笔触冷漠：

> 小艇带回了11个奴隶：成年男子3个，成年女子1个，男孩2个，男童（4英尺高）1个，身高不足的男孩1个、女孩3个，这样我们就有26个奴隶了……
>
> 又带回了2个小女孩，一个3英尺高，另一个3英尺4英寸。管事又乘坐小船上岸，他受命去购买1个成年女奴。晚上，他带回了1个，第46号奴隶，尽管她的牙口很糟糕，管事还是花费了65英镑的高价才买回了她。



Liverpool:—Printed and Sold at SMITHS, Navigation-Shop, Printing-Office, and Stationary Warehouse, Pool-Lane.

Course.	Remarks.
Juverna laying at Cameroons Novr. 10th 1804	Light airs these 24 hours employed at Sundries, the slaves all healthy number on board 21
Juverna laying at Cameroons Novr. 11th 1804	Light Breezes the most part of these 24 hours Rec. on board 1 male slave, number on board 22 (viz) 12 males 10 Females
Juverna laying at Cameroons Novr. 12th 1804	Light Winds with showers of rain these 24 hours, Recd. 3 Male Slaves, number on board 15 Males, 10 Females Total 25
Juverna laying at Cameroons Novr. 13th 1804	Light winds with pleasant Weather employed at Sundries The above number of Slaves on Board 1 male Slave sick

1804年贩奴船“尤瓦娜”号（Juverna）的航海日记，记录了每次运上船的男奴、女奴数量，以及船上黑奴总数。（国家海事博物馆，F7415 002）

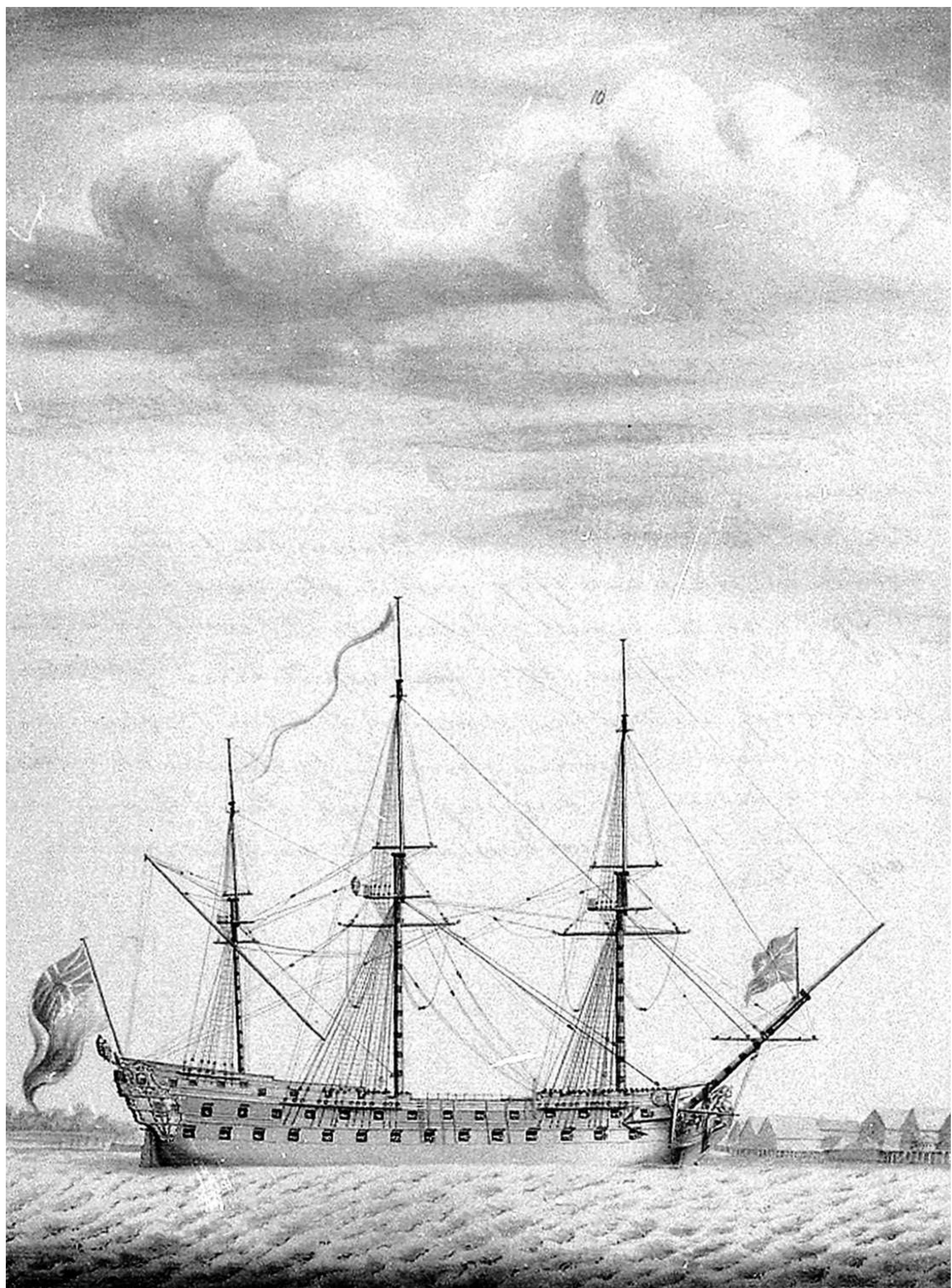
最终，牛顿看清了奴隶贸易的罪恶，成为废奴运动的领袖之一。

奥拉达·艾奎亚诺（Olaudah Equiano）来自西非，10岁时被贩卖为奴：

> 甫及岸边，最先映入眼帘的便是无垠汪洋，和一艘运奴船……在等待它的货物……一登上船，我就被绑了起来，被推来搡去，被检查是否健康……当时，我以为自己进入了恶魔的地狱……他们与我们迥异的肤色，他们的长发、语言……都坚定了我的认知。[注]

虽然殖民战争才是英国海军的新重心，安森仍然相信，封锁布雷斯特对英国来说至关重要。由于法国的海岸中没有较大的自然港，布雷斯特是唯一一处既可以为较大舰队提供给养，又能让舰队轻松驶入英吉利海峡的地方。只要从布雷斯特派遣一小支舰队就能扼住海峡的入口。正如弗农1744年所写，“我们要尽可能去强化西边的军队”，才能“尽快探得对方底细。期间可能会遭遇联军，但也要保护大不列颠和爱尔兰的周全；围追联军时要不遗余力，同时还要能确保商船往来于东、西印度群岛时安全无虞”[注]。

安森以中将的身份重回海上。1747年5月3日，他在执行任务时遇到一支武装舰队，印度的均衡局势即将被打破。法军指挥德·拉·戎基耶尔（De La Jonquière）摆出阵形，其中还有巨大的东印度商船。安森也列队迎战，他命令舰队进击，正面迎敌。但东印度船长一时胆怯，没能跟上列队的前进速度，战线很快便被打乱。安森知道《战争指南》的漏洞，这才让他得以不顾战线整齐与否，仍坚持追击企图撤离的敌军，很快，安森舰队俘获了敌军8艘战船，3艘东印度商船，虽然对手的实力和自己并不在同一水平之上，但仍不失为一场让人精神一振的胜利。这场战斗说明没有列队阵形，也是可以获胜的，让人们欣慰的是，皇家海军终于抛却陋习，轻松成长。



1748年74门火炮船“不可征服”号（Invincible）在其被俘之后，其船桅和帆具都被改装成英式，但其船尾的雕刻装饰仍是法国的风格。（国家海事博物馆，PU8491）

74门火炮船“不可征服”号也在战利品之列，这艘船由皮埃尔·莫里诺（Pierre Morineau）设计，于1744年建于法国的罗什福尔（Rochefort），排水量达1 793吨，几乎与英国的100门火炮船同等大小，但是它的火炮装载则只需两层甲板，这就增加了它的稳定性，在逆风中也能平稳航行。相较于英国的70门火炮船，它在火炮数量上只多出4门，但法军的火炮要重得多，法船侧舷更是比英船大出70%。它是为新型的战争设计的，适用于各个大洋，而不似老式的战船，只能勉强应付英吉利海峡和地中海地区的战斗。英国的将领们已经意识到，“不可征服”号这样的船型才是船建的未来，但是造船工人对此却并不信服。此时，英国正处于本世纪的设计低潮期。

同年10月，爱德华·霍克（Edward Hawke）爵士重演了安森的辉煌，在几乎同片海域再次大胜法军。第二次菲尼斯特雷战争几乎打消了法国的奢望，英国仍牢牢掌握着海上的霸权。法国及其联盟在陆地上耀武，英国则在海上扬威，这样的场景在日后还会反复上演。三明治伯爵参与了和谈，战争于1748年结束。在这9年之中，庆幸的是，英国海军终于看清了自鸣得意的虚妄，认识到改进势在必行；可惜的是，除此以外，英国的收获乏善可陈。

---

1. Richard Walter，Anson’s Voyage Round the World, New York, 1974, p.78.
2. Ibid.，xlvi.
3. Brian Lavery,Ship of the Line, vol.1，1983，p.90.
4. Ibid.， p.93.
5. Quoted in John S.Gibson, Ship of the ’45, London, 1967, p.2.
6. Scottish History Society, Vol. 21, 1895-1896, The Lyon in Mourning, Vol. Ⅱ, pp 99, 253; Vol. Ⅲ, op.cit.， p.12.
7. Ibid.， p.79.
8. Olaudah Equiano，The Interesting Narrative of the Life..., London, 2003, p.55.

9. A.N.Ryan, “The Royal Navy and the Blockade of Brest, 1689-1805”, in Les Marines De Guerre Européennes, Paris, 1985,p.182.

第8章
由败转胜

到18世纪中叶，英国民众对其海军的期盼是战无不胜，这多出自善意的爱国情怀，而非现实。1756年，奥古斯塔斯·赫维（Augustus Hervey）能够写下："那些赞歌，曾颂扬我们在荷兰战争中英勇的将领，现在由我们传唱。"[注]但正是赫维的挚友约翰·拜恩（John Byng）上校向世人证明英国海军体系的脆弱。

到1756年，人们已经意识到1748年英法和约难以维系，英法两军在印度、北美都有武装冲突发生。在北美，陆军上校乔治·华盛顿（George Washington）率领一支人手不足的远征军单挑法军在迪尤肯堡（Fort Duquesne）的军事基地，以被迫投降的结局惨淡收场。在得知法军将加派13艘满载援军的战船时，伦敦政府授命爱德华·博斯科恩（Edward Boscawen）上校前往拦截。法军中3艘船在迷雾中与主队走散，在纽芬兰的格兰德班克（Grand Banks）被博斯科恩上校俘获。这样的损失对法军来说虽不致命，但也够让他们恼火的了。

有情报显示，法军在土伦基地装备大支舰队，攻击目标显然就是梅诺卡。约翰·拜恩上校，帕塞罗角之战的胜利者之子，受命前往干预，终于在诸多滞后以后，于1756年4月6日从朴次茅斯起航。与此同时，加利申内尔（Galissionère）上将的军队已经登陆梅诺卡岛，包围了圣菲利普堡的英军。82岁高龄的老将威廉·布莱克尼（William Blakeney）上校誓死守堡，布莱克尼曾在1745~1746年詹姆斯党人叛乱之时成功守住了斯特灵堡（Stirling Castle）。拜恩到达直布罗陀，与当地总督就兵权归属问题发生口角。到达梅诺卡后，拜恩发现法军舰队规模与自己不相上下。他占有天时——风，处于上风位置，理应有

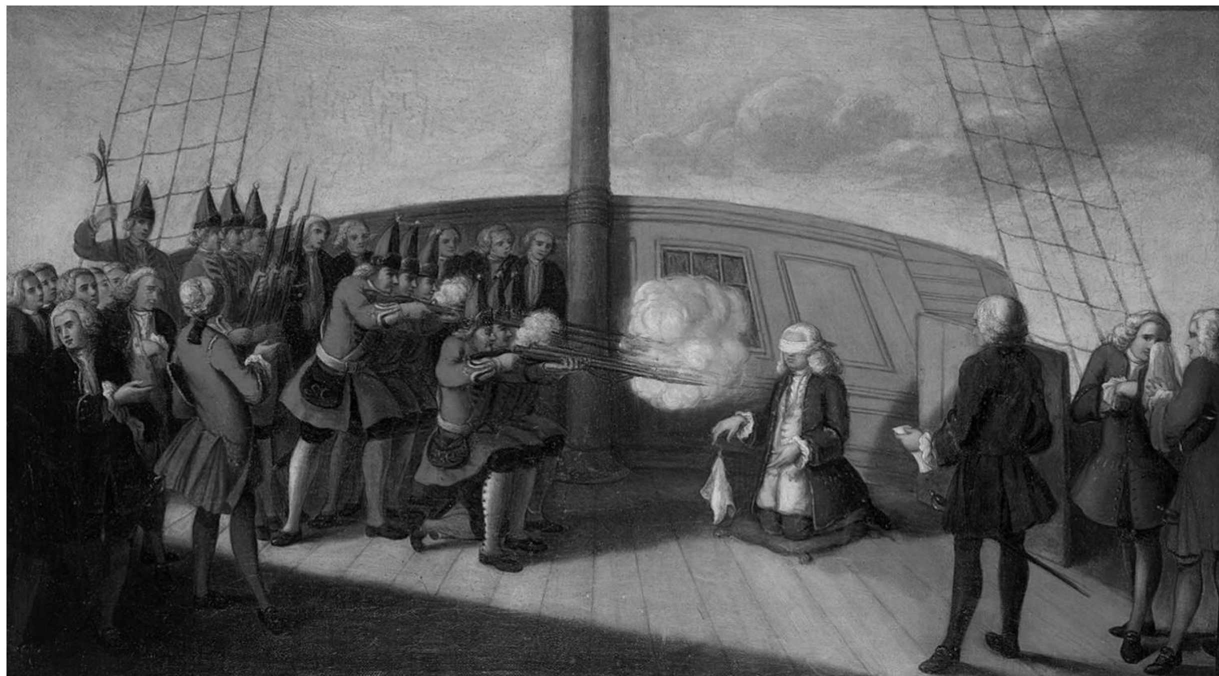
优势，但两军相向而行却擦肩而过。拜恩命船抢风逆行，留在战场，不料优势就此转为劣势。舰队中不少船列位有误，整个舰队也离敌军太远。拜恩想用“侧斜前进”（lasking）的方法让战船靠拢，但简陋的信号系统那天又不巧失灵，无法在行进中矫正阵形，混乱不可避免。拜恩曾出席审理马修斯的军事法庭，他知道战斗中阵形混乱的严重后果。因此，他撤离了。由于他还受命保护直布罗陀，因此，他只得丢下梅诺卡岛去驻防海峡。

法军胜利的消息很快便传遍了法国，而拜恩的信经由海路到达英国要晚得多。走私商从海峡对岸寻来了法国的报刊，其中不乏夸饰之词，报刊上标注法军大胜，称英军上将都没好好打上一仗就撤离了战场。数十份刊物发文指责拜恩，说他被其父亲的魂魄附体，又说他的精力全在保护他那些价值连城的瓷器收藏；其他报纸也多强调大英雄狮受辱之窘态。被召回的拜恩面对的是无知群众的愤怒，以及军事法庭的冷眼。起初，他最突出的罪行应是懦弱，但很快，人们就发现他并非因懦弱才撤逃。但是，他仍然被判刑，因为他触犯了冷酷的《战争条例》第十二条：

> 舰中所有人，由于懦弱、过失、不满，在行动中撤退、不前，或没有参战，或未尽全力俘获、摧毁理应交战的敌舰……因此受到军事法庭的审判，将被处以死刑。[注]

虽然他并非出于懦弱撤离，但军事法庭仍以他在面敌时“未尽全力”将他治罪。拜恩被判死刑，可以想见，不管是海军部还是国王都会愿意为其开口求情。但大家忽略了伦敦暴民的力量，可能在当时那个公民权只是少数人的特权的时代，他们是这个国家中最后的民主的力量。他们怀疑统治阶级又要徇私舞弊，遂在街头巷尾写满那句臭名昭著的“救拜恩、迷惑国王”的标语。群情激愤之下，谁也不敢站出来说句公道话。而海军内部，还有人在煽风点火，安森公爵此时也不耐寂

寞，深感自己有责任告诫执法官员“失败本身便是不可饶恕的罪过”。拜恩被带到朴次茅斯，枪决在其旗舰的后甲板上进行。为顾其尊严，他被允许摘下面巾，自己下令射击。伏尔泰笔下的赣第德（Candide）目睹了这一场景，并被告知：“在这一国家，时不时地杀一两个高官并非恶事，以儆效尤。”



1757年3月14日，拜恩上将在自己之前的旗舰后甲板上被处决。（国家海事博物馆，BHC0380）

虽然在拜恩事件中，安森行事难称君子，但是他摆出的改革方案却对海军的发展至为重要。他本就是个不顾定制的人，直到1744年，英国海军只有9名上将，红、白、蓝三大分舰队各有3名。之后海军部开始肆意封衔，到1812年时，海军上将人数已达188人。另一革新在于擢升一些不够格的或超龄的上校为准将，麾下却并无确实的舰队，这样就可以只支付他们年薪，却无须再委以职位了——这在当时是最接近退休金政策的措施了。

从中尉到上校，再到准将，可能是军旅生涯中的关键所在，在此之前多以考核成绩任命，在此之后则全仰赖靠山背景。“关系”在其中影响巨大，朝中若有亲朋，升迁并非难事。这样的风气仅凭安森一人

之力定难转变，更何况安森也不一定就有意改之，不管怎样，安森引入了一种更能促使“能者居上”的晋升机制，只有在战斗中——不管是舰队混战还是两船单挑——获胜的中尉才得以晋级。与此同时，安森还重订了海军官员的官衔等级，海军上校与陆军上校平级，海军中尉则与陆军上尉平级——这一体系基本沿用至今。此外，安森还为海军鼓起了新的斗志：拜恩被处决，虽然残忍野蛮，但让“失败之罪当诛”的理念深入人心，确实起到了“以儆效尤”的作用。

就在弗农因自己的格罗格兰母呢大衣被嘲笑，获外号“老格罗格”后不久，海军军官们就自行请命，要求制作统一的制服。1747年，一群军官联名向海军部请愿：“请制定海军着装，以辨明各自官级。”最后有幸被选中的是一套蓝色制服，其灵感来自传说中的贝德福德（Bedford）公爵夫人的骑行服。由此，这一风格在海军和时尚界都广受追捧，至今不衰。陆军服装的颜色在日后变化多端，一来为了展示，二来出于隐藏需要。但是历数世界海军，却难有深蓝色以外的色调。

安森改革中最大的成就当属船舶设计，他很快便弃用了1745年的建制，这本是他自己提议的，结果却并不理想。海军检测员约翰·阿林爵士（Sir Joseph Allin）在英国与法国大战在即之时，在船建经费分拨到位之时，还极力阻拦。所以，1755年在得知阿林身体不适后，安森忙不迭地敦其退休，随即以自己人托马斯·斯莱德（Thomas Slade）补位。斯莱德一上任，便受命着手建造74门火炮的船型。这一船型灵感来自法国战船，但并非全然照搬。到1757年时，他设计完成了“柏罗娜”号（Bellona），成为之后半个世纪中74门火炮船的样板。同时，他还在学习法国船的过程中建造了第一艘真正的护卫舰“南安普敦”号（Southampton），并于1757年下水试航。

斯莱德最为世人所知并称道的当属100门火炮船“胜利”号，这艘船直到战争快结束时才建造完成并下海，至今仍被保存在朴次茅斯历史

造船厂（Portsmouth Historic Dockyard）。斯莱德对船舶设计的贡献也不在于革新创举，而在于能够综合现有条件和英国对战舰的要求对原设计进行相应的改进。一位斯莱德的钦慕者称：“他是业界真正的伟人，有些夸张地说，可能前无古人，怕也后无来者了。”[注]

乔治·安森（1697～1762）



这张出自无名氏之手的画像显示出安森一贯的沉默寡言。他身上穿着的并非真正的海军军服，从而可推断出这幅作品完成于1748年前。（国家海事博物馆，BHC2517）

安森生于斯塔福德郡（Staffordshire）一个小地主家庭。1712年，他以相对较大的年龄参加了海军，4年之后晋升为海军上尉，并

在1718年的帕塞罗角战役中辅佐拜恩。1722年，他成为装备20门主炮的“斯卡波罗”号（Scarborough）的船长。后又被派往南卡罗来纳州，护卫殖民地，打击海盗行为。安森在那儿驻守的6年间，还投资了土地，他本人也名声大噪。1737年，他被提拔为装备60门火炮的“百夫长”号舰船船长。最初，他被派至西印度群岛，后在1739年被召回国，为制衡西班牙的环球航行做准备。

在历时4年的远洋航行中，安森尽显雄韬伟略、运筹帷幄的大将本色。他指出当时在海军招募、舰船设计方面存在的诸多不足。在劫掠了一艘西班牙帝国的财宝运输船后，他也一夜暴富，而后凯旋而归。在入选英国议会议员后，安森成了能力非凡的海军成员，与贝德福德公爵和三明治伯爵结成强大的合作关系。

安森舰队夺取胜利，其成功之处在于将几支小队合并组成西部中队（Western Squadron），驻扎在布雷斯特附近，而该军队后来成了英国航海时代海军战略的中流砥柱。1747年，他亲自率领舰队，取得菲尼斯特雷战役的成功。得胜回朝后，安森被封为男爵，并娶大法官哈德威克勋爵（Lord Hardwicke）之女伊丽莎白·约克（Elitzabath Yorke）为妻。伊丽莎白比安森年轻几岁，但社交甚广。两人婚后虽无子嗣，但也其乐融融。

1748年，在三明治伯爵忙于商讨和平协议之际，安森在海军部挑起大梁，并在1751年成为第一海务大臣。除了1757年由坦普尔勋爵（Lord Temples）短期代职，安森大部分时间都在其位谋其政，直至去世。安森对于威廉·皮特（William Pitt）政府不可或缺，该政府领导并夺取了“七年战争”的胜利。任职期间，安森对英国海军实行了一系列重要改革。其中涉及：舰船、官员晋升、海军军服、食品供应、人员配备、策略以及战术。他慧眼识人，同时也为海军注入一种敢作敢为、不可战胜的新精神。安森战功卓著，但也有失败的时候。其最大的败笔是1756年丢失了梅诺卡岛，随后又陆续爆出丑闻；还徒劳无益地试图通过强征入伍的方式来招募海员。

安森是佩皮斯和纳尔逊海军之间的重要纽带，这种纽带的关系不仅仅体现在其时间段的连接上。不同于后两者的是，作为舰队指挥官和伦敦行政长官，安森都堪当大任；正是他的一系列改革打下的基础，纳尔逊才得以高效地部署海军行动。

安森环球航行的经历让他开始质疑陆军在船上安插海陆作战队的权力。到1755年，海军陆战队员的招募、训练和任命的权力已经完全收归海军所有，至今如是。在成就背后，安森也非一帆风顺，他在人员安排上就稍显失败，最大的原因就在于他需要议会支持他的改革措施，所以在这些地方妥协了。当海军部1749年修订《战争条例》时，安森企图将官员半薪的条款添进条例中，后由于受到强烈反对，才无奈撤回。他还试图建立海员的半薪体制，领取半薪的海员需在紧急征召时回归舰队，如果成功，则能减轻征兵的压力，可惜一样无果。强制征兵政策始终是战时的主要征兵手段。

海军一向自视为自由的卫士，强制征兵无疑是记响亮的耳光。苏格兰哲学家、史学家大卫·休谟（David Hume）就有言，人民有权利在“暴力和强夺”中受到保护，但强征海员显然是个例外：“这一非法行径得到了国王的默许。”由于没能废除或以他法取代征召制度，安森转而将工作重心放在了提高现行制度的改革之上。过去，有组织的征召主要集中在英格兰的东部和南部地区，安森扩大了征召范围，任命国王的上校专事征召，前往不列颠各大港口，还派出被称为“征兵船”的小船作为辅助，入伍奖金如旧，但鲜有人志愿入伍。相反，军队想尽办法，连内陆的男子、男孩都成为其征召目标。1756年成立的英国海事学会（Marine Society）就征召年少的孤儿入伍，并赋予极为基础的海军训练。偶尔，海军也接受外国人志愿入伍，特殊情况下战犯也能列队参战。某些城市被要求给志愿入伍的士兵额外的奖励。放债人和走私犯一旦被抓，只要体魄尚可，就不会被投入监狱，而是以充军代罚。

因为国王越来越多地承担起保卫的职责，因而强征商船水手入伍的现象大为减少。然后在“詹金斯耳之战”中，由于主战场在西印度群岛，热病肆虐，海军人手短缺，才又大规模强征商船水手入伍打仗。为此，不少商船海员对海军又恨又惧。年轻的威廉姆·斯帕文（William Spavens）恰是个例外，他于1756年在赫尔（Hull）被强征推上被称为“浮游监狱”的征兵船，在海上漂了一个月才加入大部队，登上70门火炮船“格洛斯特”号（Gloucester）。对他而言，船上的生活已经有了很大改进，后来，他写道：“从很多方面来看，服兵役都是不错的选择。首先，如若商船失事，船员、官员就会因此失去经济来源……其次，军船上的食物供给在质量和数量上都优于商船。”(注)在和平时期，商船和海军给水手的工资差距并不大，可到战时，商船的工资就会上涨3到4倍，而被强征的海员就无此财运了。而且航程的结束并不代表海军水手工作的终结，他们会被“移”到下一艘要出航的船上，没有人顾及他们的意愿和感受，这也是最为水手诟病和痛恨的地方。在安森的时代，本有机会推行的改革却错失了良机。随着海军在随后几十年中的不断扩军，水手的境遇只会越发糟糕。强征制度甚至对英国的语言造成了深刻的影响。最初“gang”这个词指的仅是一支执行特定任务的海员小队；但如今，这词显然涵盖暴力、罪恶的贬义。“Press”的意思有很多，其中的一条是强迫别人做他不愿意做的事，“press gang”则要用在更为强硬的语境下。

老威廉·皮特（William Pitt the Elder）曾是在野党中的激进分子，他于1756年当选首相，次年被迫离职，在群众的呼吁下，又恢复原职。正当这个国家要将拜恩抛诸脑后之时，是皮特一人的眼界和谋略为英国赢得了战争。1756年安森也卸任国务卿一职，又在海军部重拾威望，成为第一海务大臣。皮特和安森这一组合已经准备在世界范围里大展拳脚了。他们的政策激进有力，虽然在实施的早期效果喜忧参半，两次试图清剿圣马洛港的布列塔尼海盗行动失败，局势也曾一度危急，幸好1757~1758年间胜利喜讯不断。在印度，英国的封锁政策让英国东印度公司得以赶超法国，成为当地一枝独秀。查尔斯·华生（Sir

Charles Waston）上校也派遣罗伯特·克里夫（Robert Clive）于1757年6月将东印度公司的军队从孟买转移到加尔各答（Calcutta），这才赢得1757年6月普拉西（Plassey）之战的伟大胜利。英国又于1758年占领了西非的达喀尔（Dakar），确保了通往东方航线的安全。同年，英军还收获了路易斯堡的要塞，由此扫清了通往加拿大至劳伦斯河的入口。

1759年开年便有捷报传来，5月，英军夺取了瓜德罗普岛（Guadeloupe）上的舒格岛（Sugar Island）。8月，博斯科恩（Boscawen）上校在葡萄牙南部的拉各斯（Lagos）袭击了一支法国舰队，俘获或摧毁敌军12艘战舰中的5艘。安森的门客之一，查尔斯·桑德斯中将（Sir Charles Saunders）与此同时正慢慢顺着劳伦斯河逆流而上。舰队中有战列舰22艘，船上载着由詹姆斯·沃尔夫（James Wolfe）上校率领的士兵8 000人，詹姆斯·库克（James Cook）为舰队向导，桑德斯在6月下旬时到达魁北克城外，下令围城。沃尔夫在亚伯拉罕（Abraham）的高地外登陆，战事告捷却不幸牺牲了自己的性命。现在法属加拿大的首都落入了英国人的手中，北美其他地方也难以抵抗英军的铁锤，只能接受被占领的命运。

桑德斯返航，成功跨过大西洋，本欲与霍克上校的舰队汇合，中途又听闻喜讯传来。法军上将孔夫兰（Conflans）率领的法国舰队企图逃离英军的追击，当时霍克麾下的英舰队战列已散，好在霍克还能有效集中火力。孔夫兰撤退到基伯龙湾（Quiberon Bay）附近多礁水域，本以为此处便得安全。霍克的船队驶入这边礁石时，骤起大风，舰队的旗舰“皇家乔治”号（Royal George）的船长以太过危险为由，拒绝前进。霍克公开称赞其尽责，也知道属下的警告在理，仍下令道：“敌军有路得进，我军亦应有路。你完成你的义务，告诉我前方的险峻，现在请执行我的命令，将船与‘皇家索莱尔’号（Soleil Royal）并行。”74门火炮船“巨头”号（Magnanime）的船长在前引路，并给予法军“恐怖”号（Formidable）的侧舷以致命一击。很快，霍克也向“极致”号（Superbe）的侧舷开火，并将其击沉。他估计纳尔逊偏好近

攻，遂下令各上校“直到手枪射程才许开火”。到那日战斗结束时，21艘法舰中有11艘被俘、被毁或被击沉。当时维莱纳河（River Vilaine）正当涨潮，法军耗时数日才得以从中脱身。这是安森海军的一次大捷。法国海军从未遭遇如此重大的打击，从此再也不敢妄生入侵不列颠的野心，英国的海上霸权也最终确定。

这是当之无愧的“胜利之军”，当时海军军歌《橡木之心》（Heart of Oak）已经创作完成，又被责令为这“奇迹之年”增添“溢美之言”。军歌作者是贺拉斯·沃波尔（Horace Walpole），前首相沃波尔之子，也曾愤世嫉俗，断言人民的未来黑暗惨淡。此时，他一反常态，写下这样的语句：“胜利的钟声不曾停歇，铁钟都磨破了……”可能在基伯龙湾的穷乡僻壤处，当时刚满周岁的纳尔逊都能对庆祝胜利的活动留下深刻的印象。这是在联合王国真正联合的情况下，进行的第一场战争——当时苏格兰、爱尔兰未有起义，殖民地不见叛乱，民众安稳，不求改革，士兵顺从，不事兵变。这同样也是安森的新海军进行的第一场战斗，官兵们第一次身穿整齐的制服，驾驶新型船舰（74门火炮舰和护卫舰）作战，士气高昂，最终锻造成“胜利之姿，王者之态”。

魁北克之战的胜利影响深远，它确保英语成为北美洲的主要语言，并最终成了世界的通用语言。正是经过这一步，“这一15万人使用的日耳曼方言，逐步扩大成为近5亿人能说能懂的伟大的英语”(注)。

在赫维上校所称的“自（诺曼）征服以来，英国最长、最温和的统治”（拜恩事件是个例外(注)）之后，国王乔治二世于1760年去世。他年仅22岁的孙子继任，成为乔治三世。与他的老辈们不同，乔治三世是土生土长的英国人，更是个坚定的议会派：“我出生在此，受教于斯，不列颠之名亦是我的荣耀。”但是他对于被他视作“血腥又昂贵的战争”毫无兴趣。他解雇了皮特，任命比特勋爵（Lord Bute）取而代之，开始了和平之旅。愿虽如此，英西战争还是于1762年打响，海军毫不犹豫地抓住了这一千载难逢的良机——西班牙海军孱弱不堪一

击，法国海军亦为手下败将，夺下了古巴的哈瓦那（Havana）以及菲律宾群岛的马尼拉，将大英帝国的势力推至巅峰。

战争终了，英国于1763年在巴黎签署停战和约，马尼拉和哈瓦那被归为原属，而在保留富庶的瓜德罗普的舒格岛还是加拿大的问题上，人们一度争执不下，最终，英国保留其在北美的势力所得，其中包括佛罗里达（Florida）。基本上，这场被人们称为“七年战争”的军事胜利都被后来错误的政治决策挥霍一空。在全球范围南征北战后，英国也建立了世界范围的帝国，有效地控制了印度、北美以及富饶高产的西印度群岛。美国的殖民地不再惧怕法国及其联盟的侵扰，飞快的发展却带来了不列颠及帝国内部的分化。不列颠抛弃了旧时的密友普鲁士，才得以换来和平，1763年《巴黎和约》本身就暗藏了毁灭的祸心。

---

1. David Erskine, ed.， Augustus Hervey’s Journal, London, 1953, p.227.
2. N.A.M.Rodger, The Articles of War, Homewell, c. 1982.
3. Lavery, Ship of the Line, op.cit.， vol.1, p.109.
4. N.A.M.Rodger, ed.， The Narrative of William Spavens, London, 1998, pp 4, 74-75.
5. Melvyn Bragg, The Adventure of English, London, 2003, p.ix.
6. Erskine, op.cit.， p.329.



EMPIRE OF THE SEAS

The Remarkable Story of How
the Navy Forged the Modern World

第3篇

HIGH TIDE

风起浪涌



第9章
丢失美利坚

“七年战争”的胜利大大鼓舞了英民的信心，一家杂志如此颂扬不列颠：

> 这座小岛是世界的贸易中心，是万国的市集；它的商人坐拥世界的财富，生活滋润如王亲贵族；它的制造商享有信誉和名望，在我们广袤的领地上各取所需，价格低廉，绝无仅有。(注)

贸易的迅速发展也影响了艺术，在政府海军的资助下，以海洋为主题的艺术家层出不穷，其中不乏大家。多米尼克·塞尔（Dominic Serres）生于法国，1750年以战犯身份来到英国后，便在此定居。1768年皇家艺术学会（Royal Academy）成立时，他是创始人之一，后来更有幸成为国王乔治三世的第一任御用海洋画师。在其杰作《基伯龙湾战役》（Battle of Quiberon Bay）中，他对云层光线的绝妙描绘让人惊叹。塞尔之子约翰·托马斯（John Thomas）在画作上成就稍逊，但是约翰做了更多实际工作。1800年，他乘坐护卫舰“克莱德”号（Clyde）前往法国和西班牙的西海岸，以港口为背景写生，尼古拉斯·波考克（Nicholas Pocock）是一艘帆船的船长，他常在其航海日志上练习绘画，最终于1782年功成名就：在皇家艺术学会里开办个展。1794年，波考克随舰队出海，创作了多幅“光荣的六月一日”海战（Glorious First of June），以及其他战役、船体素描和岸边景色。托马斯·鲁尼之前也是海员出身，可能是会计或物资管理员，他于1777年首次开办个展，之后不断出海寻找灵感，最终在英格兰西南海岸的廷茅斯（Teignmouth）成立了自己的工作室。菲利普·卢泰尔堡（Philip de

Loutherbourg）于1740年出生于斯特拉斯堡（Strasbourg），却成了最成功的戏剧海洋绘画大师。最初，他在特鲁里剧院（Drury Lane）与演员戴维·加里克（David Garrick）合作，后来，他通过动态背景再现海滩实景，再后来，他转向战争场面的绘画，作品包括“光荣的六月一日”海战以及特拉法尔加海战。透纳（J.M.W.Turner）可能是所有英国艺术家中最有原创精神的，他的第一幅油画于1796年在皇家艺术学会展出，画作的内容便是一片汪洋大海。透纳长寿又多产，之后又绘制了许多以海洋为主题的作品。约翰·康斯太勃尔（John Constable）曾嗤笑船“毫无美感可言”，只能破坏风景，1803年他却在乘船从伦敦到迪尔（Deal）的途中画下了一整本的素描，其中就包括多幅“胜利”号，“有些让人愉悦，有些让人悲伤”[注]。

到1763年，由于北美和印度大部分已被英国掌控，法国开始寻找新的殖民目标，英国也不甘落后，紧随其后。当时流传，与北半球的大片陆地相对应，在南太平洋也应有大片陆地，而这大陆要比已经被欧洲人发现的澳大利亚更为广袤，土壤也更为肥沃。水文学家亚历山大·达尔林普尔（Alexander Dalrymple）便是这一理论的忠实信徒。海洋也唤醒了哲学家的想象力，他们相信能够找到“高贵的野蛮人”——那些还未被文明侵蚀的原始人；而塔希提岛（Tahiti）传来的一些研究报告更燃起了他们的希望。自然学家也热衷于发现新的动植物种类，收获颇丰。为了航海的便利，天文学家也不遗余力，他们在已知的星体运行的基础上观测到数量惊人的恒星和行星。

不列颠是战后最先迈开探索海洋步伐的国家，约翰·拜伦（John Byron）上校的航行不像先辈那样走走停停，而是一直往前，他创造了环球航行的最快纪录，除此纪录，却别无收获。塞缪尔·沃利斯（Samuel Wallis）上校和菲利普·卡特里特（Philip Carteret）中尉也随即起航，塞缪尔中途返航，卡特里特则一路向南，到达了前人未及之处，却只证明南太平洋再也没有新大陆了。最强大的法国对手是路易-安东尼·布甘维尔（Louis Antoine de Bougainville），他散布关于塔希

提岛的谣言，并称新赫布里底（New Hebrides）的圣埃斯皮里图（Espiritu Santo）并不是大陆的一部分。就是在这样的氛围下，一个来历不明的军官詹姆斯·库克被擢升为英国新远征军的总指挥。

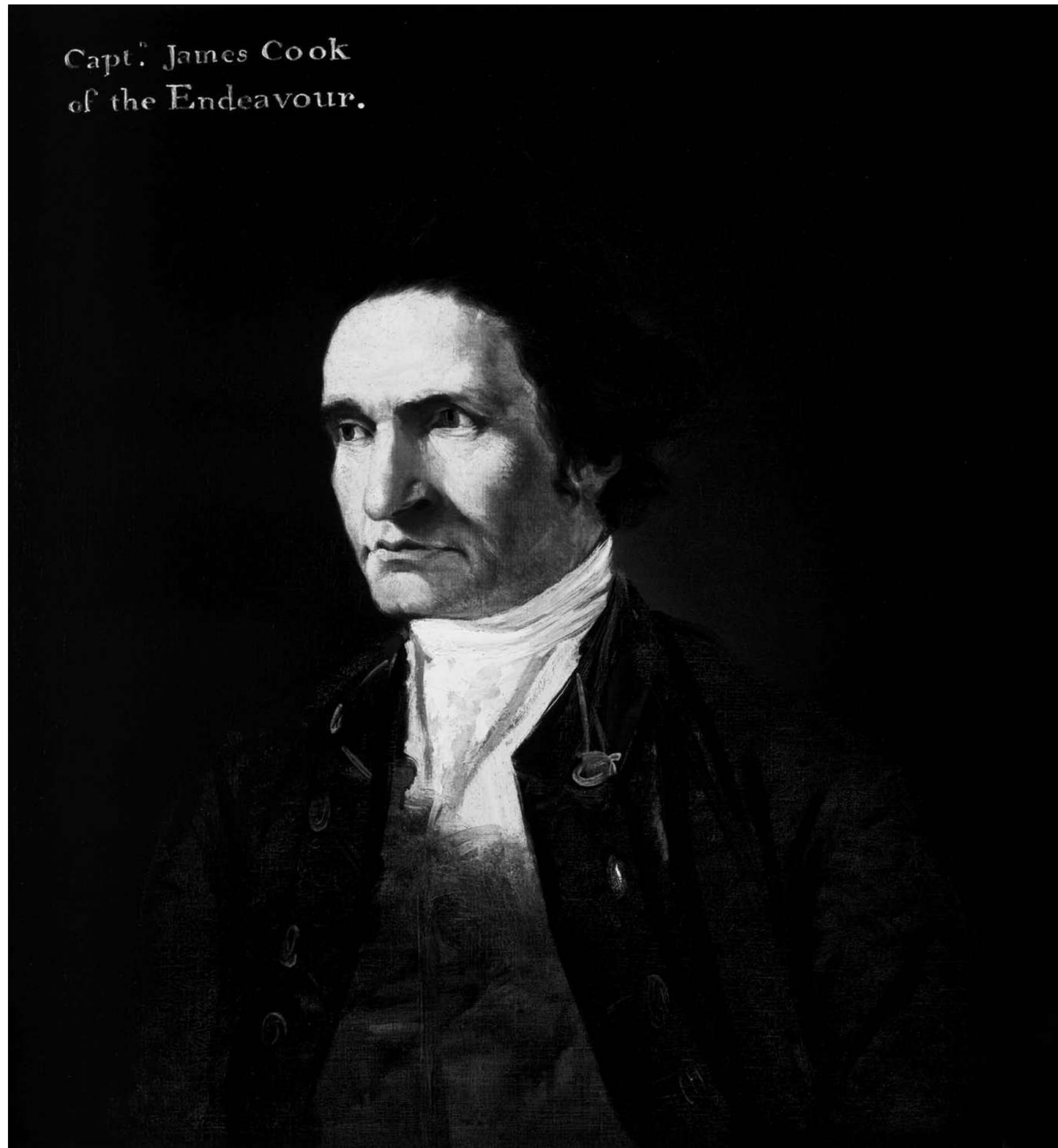
但是到18世纪60年代晚期，颇具规模的英属北美殖民地开始问题百出。大多数美国战争的起因都源于海务，包括珍珠港（Pearl Harbor）和北部湾事件（事件以及让美军1965年正式参与越南战争的北部湾事件Gulf of Tonkin affair）亦是如此。1770年的北美反抗英国统治的起因也与海洋息息相关。只要想到那个年代的北美人或其前一两代人，无论自愿与否，多是刚刚漂洋过海来到这片陌生的大陆，抗议一事就不难理解了。除了非洲奴隶，移民美洲的人有些是在英国国内被判刑7到14年，在刑期内，他们可能被当作劳动力卖至美洲；也有些契约劳役，以自己未来的服役来换取通往新大陆的船票。大多数美利坚人住在沿海或沿河地区，内陆土地大多无人居住。所有较具规模的城镇主要都是港口或自然港，如波士顿、纽约和查尔斯敦（Charlestown）。美利坚的富人也大多靠海洋贸易为生并致富。波士顿商人是这样，南方的种植园主也不例外，他们也需要海洋贸易才能出口棉花和烟草。

英国政府坚持美利坚要为自己的防务埋单，但被殖民者眼瞧着法国的威胁不再，认为防御多余，更何况他们在这些要事上毫无发言权可言——这也是其口号“无代表，不纳税”的出处。1768年，一艘属于反政府领袖约翰·汉考克（John Hancock）的帆船被海关以汉考克做假账为由扣留，群众愤起攻击了海关官员。1772年，缉私船“葛斯比”号（Gaspee）在罗得岛（Rhode Island）搁浅，当地居民强行登船，射杀了船长，焚毁了船只。1773年的事件最为著名，人们扮成印第安人登上波士顿湾的驳船，抗议茶税。

那些印第安人很快登上霍尔（Hall）船长的船，吊起装载茶叶的货物箱，砸向甲板，茶箱破裂，他们将茶叶倾倒入海。清理了这

艘船后，他们又冲向布鲁斯（Bruce）船长的船，然后是科芬（Coffin）船长的船。他们销毁货物的动作熟练而敏捷，在短短3小时的时间里，他们就砸碎了42个箱子……他们将货物卸在码头。当海水涨潮时，破碎的箱子随海水漂走，于是茶叶也都漂浮于水面。注

詹姆斯·库克（1728~1779）



身着船长制服的詹姆斯·库克上将。（国家海事博物馆，BHC4227）

在伟大的海军英雄中，詹姆斯·库克出身最为卑微，他出生在一位约克郡农场工人的家庭。少年时期，他便在“惠特比”号（Whitby）船上当学徒。在来往于伦敦运煤的航途中，他掌握了航行的技术，能够应对北海海域中的种种困难。库克起初只是船上的帮手，1755年，他主动提出跟随皇家海军出行，由于能力出众，之后很快就被提拔为船长。

库克发现自己有测量水文地理的才能，1758年公布了自己制作的第一张圣劳伦斯河（St. Lawrence River）入口的地图。第二年他便随舰队前往圣劳伦斯河，成为发现穿过特拉弗斯（Traverse）通道的船长之一。特拉弗斯是前往魁北克（Quebec）途中的主要威胁，也是桑德斯上将和沃尔夫将军那年夏天夺得的领地。1762年海军上尉注意到库克在水文地理方面的天赋和才能。库克回家后，与贝尔旅馆（位于泰晤士河决战码头）老板的女儿结婚。1763年他开始对纽芬兰（Newfoundland）海岸进行长达4年的研究。

1768年一支探险队被派往太平洋，观察金星凌日，这对天文测量来说具有重要意义。同时，这只探险队也在暗中寻找传说中辽阔的南方大陆，为国王乔治三世开疆扩土。探险队决定选一位海军指挥官，而那年只有库克通过了上尉选拔测试，自然成为不二人选。库克早年的航行经历多与运煤相关，现在被任命为“奋力”号（Endeavour）的指挥官。在船上，他身兼天文学家，同行的还有一群博物学家。这些博物学家的组织者是约瑟夫·班克斯（Joseph Banks），他虽然并非专家，但贵在财力丰厚、技艺娴熟。虽然旅途并不如预期那般顺利，库克围着合恩角绕行，还是得以及时从塔希提岛观察到金星凌日。接着库克就开始执行下一个任务，寻找南方大陆。在抵达新西兰之后，库克耗时6个月在新西兰海岸进行详细准确的考察。随后继续向西行驶，他在大堡礁（Great Barrier）周围发现一条路，可以通往澳大利亚寸草不生的东海岸。在大多数旅途中，库克带领的船员死伤很少，但是在巴达维亚（Batavia）荷属殖民地，许多人都因感染疾病而死。3年航海生涯过后，库克于1771年返航归来。这时他成了众所周知的英雄，被提拔为司令官。

1772年库克开始了他的第二次航海之旅，他率领两艘海船——“决议”号（Resolution）和“冒险”号（Adventure）。这次航海库克受命在纬度尽可能高的地段环球航行，这是最后一次尝试寻找传说中的南方大陆。库克为此尝试过三次，是第一位横穿南极的船长，还曾在北极群岛过冬。

库克原本已经退休，后又被任命为船长，于1776年进行第三次航海探险。这一次库克要在太平洋尽头寻找一条南北通道，在此之前许多探险家在大西洋都寻找未果。库克对北美洲从俄勒冈（Oregon）到阿拉斯加（Alaska）的整个海岸都做了详细考察，但是为冰山所阻，无法再向北航行。库克抵达夏威夷，当地人几乎把他当成神一样招待，但是由于前桅破损，库克不得不返航，此时当地人就开始敌视他。库克和一批海军陆战队员上岸修复刀具，但是在一次混战中他和4个队员都被杀害。根据当地风俗，夏威夷人很显然会把库克的尸体挖割干净。

库克或许是历史上最伟大的探险家，他解除了人们对大西洋的疑虑，发现了新大陆和各种各样的野生动物，绘制了极其准确的海岸路线图。库克在远程航海中所表现出来的领导才能应该受到重视，特别是与其他航海家［如其前下属威廉·布莱（William Bligh）］所遇到的问题相比。

英国政府对波士顿处以重罚，税收也更为严苛。到1775年春，公众的反抗最终爆发时，也正是停在波士顿港口的海军在邦克山（Bunker Hill）战胜了起义军。

那时，英国陆军正在大西洋作战，只在美洲海岸的个别重要港口稍有驻军。“英军在美洲用的任何东西，饼干、子弹乃至人员都要漂洋过海3 000英里才能运来。”到1779年底，英政府用于运输物资的船已达300余艘，总吨位达10万多吨。运输队大多需要护卫才能成行，这就占用了海军的有限资源，也因此常常延误。1782年，有人抱怨说：“按地区安置现在的货物，查尔斯顿2 000~3 000吨，纽约5 700吨，背风群岛（Leeward Islands）大约7 000吨，所以，我们这儿总计有18 000吨待运货物，却不知道去哪儿寻条船来。”(注)

英军指挥本以为只要给美利坚以重击，比如攻占纽约，就能灭了群众的反抗士气。这一方法在1759年攻占魁北克、终结法国在北美的统治时尚能奏效，但在面对如此声势浩大的全民抗议时，怕再难成功。英国海军和陆军之间的协调问题应该是英军指挥体系中最为薄弱的一环，但在这儿倒不是问题。理查德·豪伊上将（Admiral Richard Howe）和威廉·豪伊将军（Sir William Howe）本为兄弟，二人分别统领海、陆两军。海军的首要任务就是将殖民地总部从叛乱的波士顿移至相对顺从的纽约。1776年8月，叛军宣布独立于大英帝国后近一个月，豪伊兄弟的军队就在纽约长岛的格雷夫森德湾（Gravesend Bay）登陆，开始作战。叛军首领是华盛顿将军。反对独立者从四面八方涌来，英军队伍一下子从1.7万人扩充到3万余人。经过几番交火后，纽约已然是“脏乱、荒凉、可悲之地”(注)。到1783年11月25日，英军最终由此撤离，纽约人将这天定为“英军撤退纪念日”（Evacuation Day），年年庆祝。

英国海军的主要职责还是日常的巡逻和搜查港口，塞缪尔·格雷夫斯（Samuel Graves）中将在请求旧式50门火炮船这一过时船型达数十年而不得时，道出了海军的些许难处：

> ……它们操作方便，它们的排水力能让其毫无障碍地进出港口，无须等待，而我现在使用的船则不行。由于此处的主要任务都是由小木筏完成，我恳请大人下令，以后在制造帆船和单桅船时能额外顺带建造一艘小木船，这种船型才更适用于美洲。(注)

正当海军忙于解决自己在河运和部队运输方面的重重问题时，宿敌法国又来添乱。法国波旁王朝的国王与美利坚起义军毫无共同之处，但法国人在美利坚的独立战争中看见了自己一雪1763年之耻的机会。于是，法国于1778年向英国宣战。在和平时期，法国在海上的活动就不曾局限于远航勘探。舒瓦瑟尔公爵（Duc De Choiseul）曾任外

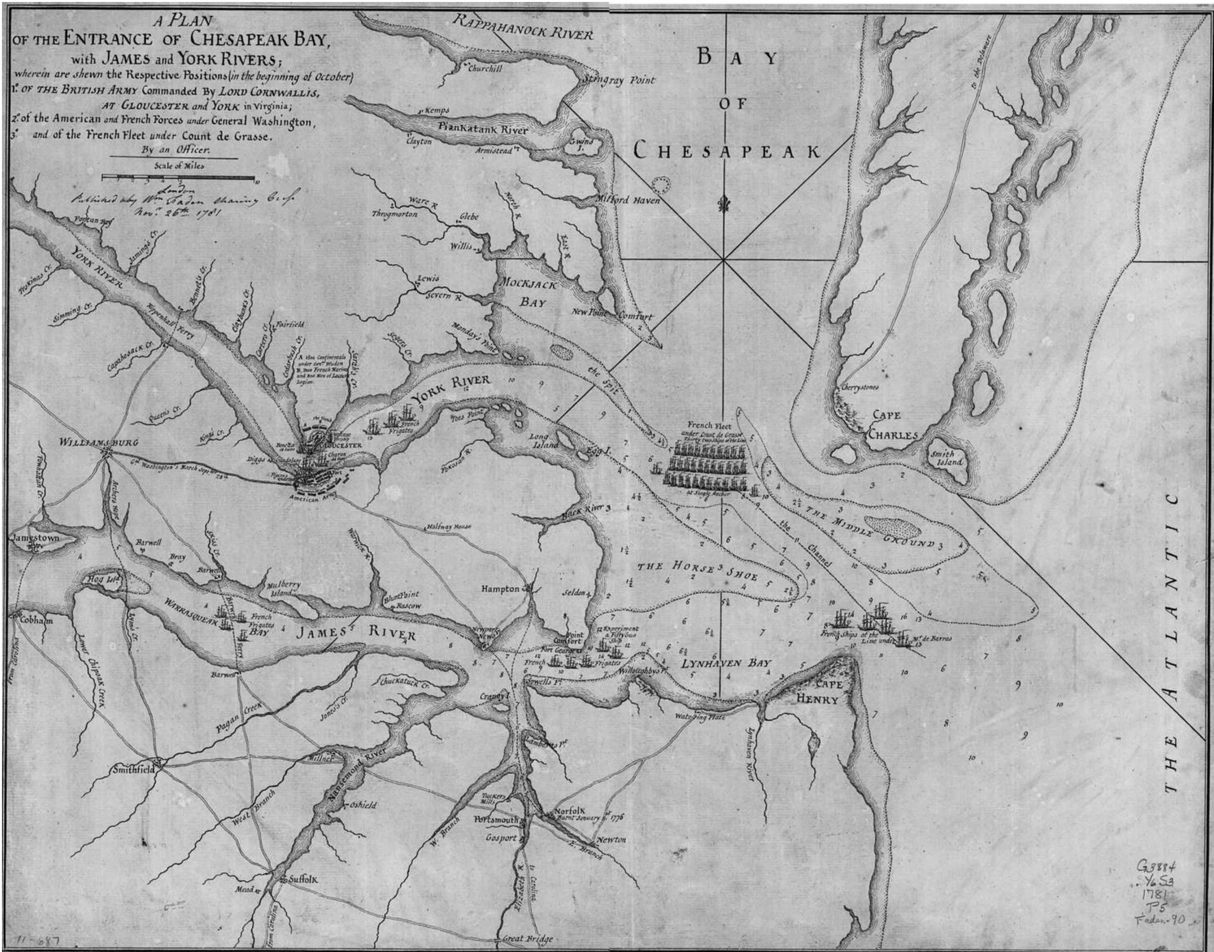
交大臣和外交部长，于1761年成为法国海军部长。他没能在1763年扭转败局，但他下定决心要报仇雪恨。法国政府财政也不宽裕，但是它向地方城镇和那些想命名船只以示荣耀的人寻求协助。用这样的方式，布列塔尼议会捐助建造了110门火炮船“布列塔尼”号（Bretagne），首都捐建了90门火炮船“巴黎”号（Ville de Paris），以及农民税征收部门（Farmers General of taxes）捐建了54门火炮船“协助”号（Utile）和“农场”号（Ferme）。如今法国在74门火炮船和护卫舰的基础上，也开始建造三层战舰，还设计建造出火力更为强劲的双层80门火炮船“舒瓦瑟尔”号。之后，其侄子普拉兰公爵（Duc de Praslin）试图改革法国的军官体系，但收效甚微；他还建造了皇家造船厂来准备与英国的战争。1778年法军拥有战列舰52艘，虽在数量上不及英军的66艘，但胜在技术先进且型号集中。英国没能通过外交手段在大陆寻得强大的盟友，法军因而得以大胆地建设海军，不需太过顾及陆军得失。来年西班牙向英军宣战更让法国士气大振。1780年，荷兰也加入了反英行列。

1778年，法国向英国宣战，7月底的一场大战值得史家铭记。在整整4日的追逐后，奥古斯都·凯佩尔（Augustus Keppel）上将率领的英国舰队在布雷斯特外的韦桑岛（Ushant）追上了法军。英军指挥曾一度失误，让法军占了优势。之后两军又零星交火，双方都未有船只损耗。战后的问责让人忆及马修斯和拜恩事件，因为凯佩尔及其副将都经历了军事法庭漫长的审讯，心力交瘁。

1779年西班牙加入战斗后，法西联军的战列舰达到46艘之多。自1689年以降，每一场大战都带有英格兰会被入侵的隐患，但这一次法西联军带来的威胁远甚于比奇角之役，甚至要大于当年无敌舰队带来的威胁。韦桑战役后英军指挥权落在查尔斯·哈代（Charles Hardy）手中，此人能力不足，又过于谨慎小心。所幸的是，法西双方的合作也不融洽，极为误事；而巴黎当局就进攻怀特岛（Isle of Wight）还是康沃尔争执不下。联军舰队在英国海岸处逗留太久，全无屏障遮拦，船

只损耗严重，8 000士兵病弱不堪。9月中旬，恶劣的气候条件迫使联军返航，入侵的警报才得以解除。联军此行确实让英国国民吃惊不小，但他们并未与皇家海军交战，只俘获了一艘在迷雾中误闯入敌营的64门火炮船“燃烧”号（Ardent）。

在大洋彼岸，美利坚起义军最初并没有自己的海军，但各大港口都有众多人从事私掠活动。约翰·保罗·琼斯（John Paul Jones）于1747年出生于苏格兰，后在一艘怀特黑文（Whitehaven）的商船上做学徒，往返于英美两地。1775年起义开始时，他正在美国。当起义军成立“大陆海军”时，他当上了海军上尉。他在陆军基地指挥一艘18门火炮船“兰杰”号（Ranger），袭击了少有外国军队问津的苏格兰东海岸。他在离自己家乡不远处登陆，本想俘获当地领主塞尔科克伯爵（Earl of Selkirk）。在岸上，他纵容自己的手下打家劫舍，因为“在美利坚，英军也未手下留情”。他在贝尔法斯特港（Belfast Lough）俘获了一艘小型战船，随后返航布雷斯特。1779年8月，他得以指挥一艘较大的帆船，42门火炮的“老好人理查德”号（Bonhomme Richard），绕转到苏格兰北部。凭借着3艘帆船，他成功唬住了福斯湾当地的居民。平民手无寸铁，难以抵御；直到风向改变，琼斯才驶离此地。终了，“老好人理查德”号遇到了44门火炮的“塞拉皮斯”号（Serapis），一场血战后，琼斯将后者制服，但“老好人理查德”号自身也由于多处受损，于第二日沉没。琼斯的事迹在大洋两岸为人传颂，如此擅驭海洋，似乎只有德雷克才能比肩。他被视为美利坚合众国的海军创始人，不要看如今美国的海军实力如此之大，想当初基本也是白手起家。1945年海军军校的学生们还需牢记，琼斯是“重要的传统缔造者”，三明治伯爵也曾写道：“如果你要自比约翰·保罗·琼斯，你至少要有战胜联军舰队的实力。”[注]美国海军至今仍沿用古英语，如“Aye，aye”（好的，明白），“boatswain”（水手长），以及后来皇家海军用的“show a leg”（起床）和“wardroom”（军官室）在科幻小说《联邦星舰企业号》（USS Enterprise）中，就算船长能够通过分子分散和重组来瞬间转移，也还是依照海军惯例，从管道中登船。



攻占约克镇，上页图显示由于法军舰队封锁了约克河的入口，英军在约克河南岸的位置，以及海航的困难。切萨皮克湾战役（Battle of Chesapeake Bay）就在这河口处打响，但是战争中托马斯·格雷夫斯（Thomas Graves）没能成功地驱逐法军。（美国国会图书馆）

1781年，身陷美国独立战争的英军遇到严重危机。康沃利斯（Cornwallis）将军指挥的英国陆军主力在弗吉尼亚的约克镇遭到围攻，法军上将格拉斯（De Grasse）率24艘战列舰以及一支陆军部队到达切萨皮克湾，想助美利坚人一臂之力，恰好遇上英军中将托马斯·格雷夫斯率领的19艘战列舰队。两军并未真正交火，战斗也未起任何影响战局的决定性作用，但却极具战略意义。战斗中，格雷夫斯没有认真应战，这就意味着约克镇的英军得不到解救，康沃利斯将军被迫投降，这几乎可以算是这一世纪来大英帝国最为耻辱的时刻。英国在这场殖民地战争中已然失败，承认美利坚的独立只是时间早晚的事。现如今，英国面临的更严峻的问题是，在法国及其盟友海陆夹击、步步

紧逼之下，大英帝国如何自保。1782到1783年间，英军上将爱德华·休斯（Sir Edward Hughes）的分舰队与法军上将叙弗朗（Suffren）5次交手，虽然双方均未有船只损失，但在战斗中，法军多占上风。

到18世纪80年代早期，在海务大臣三明治伯爵的支持下，海军管理者查尔斯·米德尔顿（Charles Middleton）所走的科学振兴之路开始稍见成效。人们原先并不清楚为什么三明治伯爵在如此重要的职位上安排了这么一个平凡无奇的上校；人们的猜测五花八门，有人说米德尔顿的政治人脉广泛，更有甚者说伯爵对米德尔顿的偏爱源于两人都挚爱古典音乐。尽管刚开始时人心难服，但人们很快都为米德尔顿的高效管理所折服了。他手下一位书记官就曾写道："委员会、财务部、海军部以及大人自己家的工作量大得惊人，除大人外，难有胜任者。"注

通过使用船舶模型，三明治伯爵和米德尔顿向国王说明了给船底镀铜的重要性。自此到战争结束，这一程序虽然昂贵，但仍被贯彻执行，收效显著。自从船底镀铜后，大型舰队再也不惧西印度群岛那些潮湿的码头腐蚀船底了。除了防腐，镀铜还有策略上的作用，某船上校曾致信米德尔顿：

> 仅这一铜盔便好处无穷，其耐磨效果立竿见影，它能确保船体紧凑坚固，修补船坞粗心未察的裂缝，在任何水况下都能提高航速，在风平浪静时，效果尤佳。其优势之大，任何海域都不成问题，若是远洋航行，更见其功力。注

这就带动了制铜业的发展。康沃尔的铜产量从18世纪70年代的每年3万吨增加到90年代的每年5万吨。虽然没有记录流传于世，但安格尔西（Anglesey）铜矿的增长应该更为惊人。一位美国科学家本杰明·希里曼（Benjamin Silliman）于1805年参观康沃尔最大的铜矿多尔科西（Dolcoath）时说道：

>……我们又下降了200多英尺，这样一来，我们距离地面大约是600英尺，这只是工人正常工作的深度。在这里，众多矿工各司其职：或在岩石上钻孔；或往已经凿好的洞内填充炸药；或用锤子敲下矿石；或用斧头撬下矿石；或将矿石装入筐中，运往地面；或操作铰机，一层层地将垃圾运送出去，总之都忙忙碌碌。虽然在我们看来，这样的工作仍不免悲惨，但从他们脸上却能看到一丝满足和愉悦。(注)

与此同时，苏格兰的卡伦铸铁厂（Carron Iron Works）制造出了一种新型火炮，成为不列颠工业革命的成就之一。短炮（carronade）形状短粗，但其发射的炮弹重量是传统火炮的4倍，法军舰长们就曾惊诧于如此威猛的火力攻击居然来自小型船只。但短炮并不能完全取代长炮，因为投产后不久，人们便发现其劣势所在：短炮射程过于有限，敌军常常显得遥不可及。所以，它常被置于护卫舰和战列舰的后甲板处，作为火力补充。随着海战局势的改变，船底镀铜和短炮共同体现了其价值所在。

虽然在改革海军和推动技术发展这两方面做出了杰出的贡献，但三明治伯爵所领导的海军部因战败而备受苛责。英国驻北美的政府于1782年倒台，三明治伯爵也随之下野；此后，英国的国运确有好转。战场开始转向西印度群岛，此处对英、法两国的经济都至关重要。西印度群岛至少有三大主要优势：首先，宜人的气候特别适合种植经济作物，如甘蔗、咖啡以及后来的棉花；其次，群岛靠近北大西洋环流，方便船只在此地与欧洲之间贸易往来；最后，岛屿面积都不大，因而种植园均距离岸边不远，这同时意味着海权实力强大的国家完全能够掌控此地。由于军队的运输转移在此并非难事，因而方便镇压奴隶起义或是从他国手中夺取殖民地。在1772年到1773年间，群岛的产值达到300万英镑，占据英国进口总值的1/3。利物浦半数船只的贸易来源于此，格拉斯哥（Glasgow）与此地的贸易量也在不断增长。除却巨大的经济效益，群岛还是“水手的摇篮”，在战时为海军供给大量海

员。因而对于法国，其经济作用更为重要，法国每年近1/3的外贸交易仰赖于此。在美国独立战争中，法国已经将英国手中的10处大岛夺走了7处。(注)如果法军再夺下牙买加或者巴巴多斯，那对英国经济和海军的打击将是致命的。

乔治·罗德尼上将（Sir George Rodney）并不具备多大的人格魅力，好在还算和蔼可亲，但他是个不可救药的赌徒，常在战前逃到巴黎，只为躲债。他任人唯亲，又缺乏识人的眼光，最过分的是，他曾任命自己年仅15岁、毫无经验可言的幼子为一船之长；尽管如此，在战场上他仍不失为一员良将，而这正是英国所匮乏的。1779年，他受命在背风岛指挥舰队。在途中，他一反常规，深夜作战，从西班牙手中夺回了直布罗陀海峡。当荷兰向英国宣战时，他抓住机会占领了圣尤斯达求斯岛（St.Eustatius），在此地与交战双方做生意，大发战争之财。他被那价值300万英镑的战利品迷惑了心志，忽视了自身的责任。他如此罔顾军法，最终也没能逃脱法律的制裁。

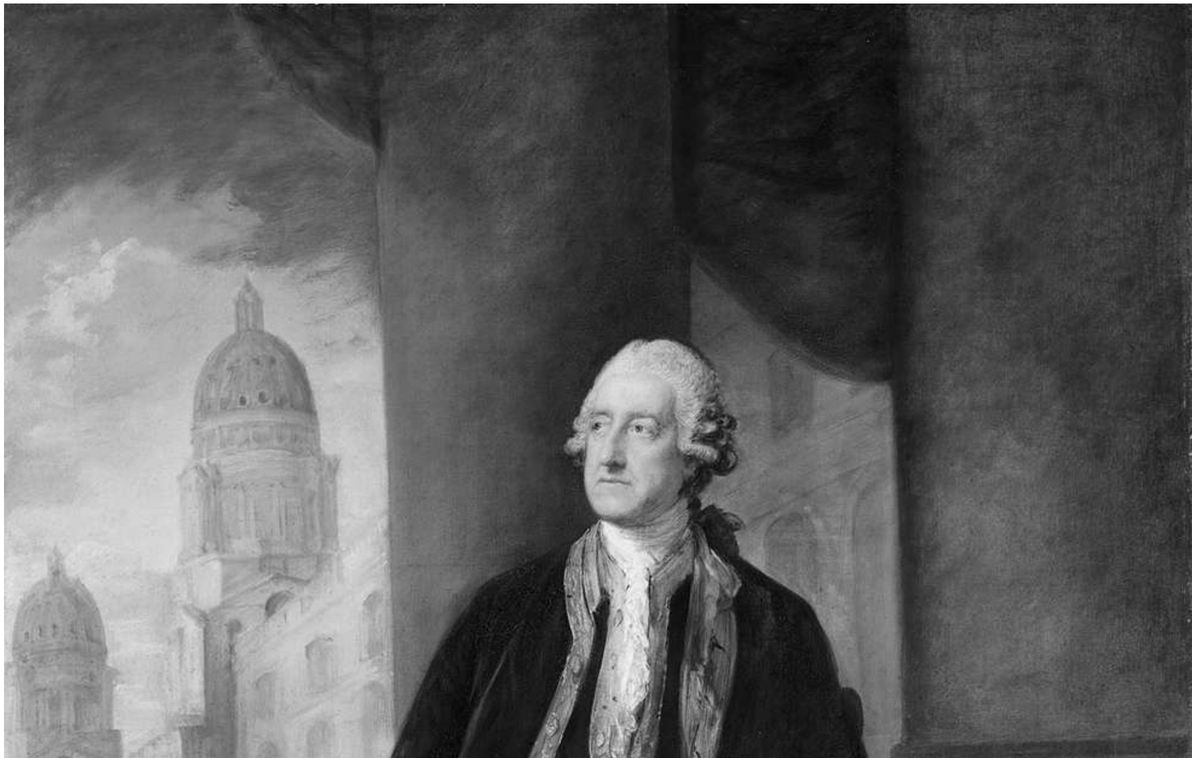
包板和镀铜

木船底部经常会出现两大问题。船底附着生长的水草和藤壶会降低船只行驶速度，而一艘高速船每隔4个月就必须清理一次。每次清理的时候，需要把船停泊在干船坞，而干船坞只有在本国领海的皇家造船厂（Royal Dockyard）才可以找到；还有一种办法就是，先把船倒向一侧，再倒向另一侧，不过这样操作比较困难，而且对大型船只来说，这样做也很危险。所有这些都会限制战船在战斗中的效率，特别是那些在地中海和西印度群岛海域执行任务的战船。

另外一个问题就是蛀船虫。这种虫最初出现在热带海域，但是经由船只开始迁徙到一些海军工厂。蛀船虫啃噬木板，神不知鬼不觉地摧毁船只，直到船身脆弱到不堪一击，人们才会真正察觉。

18世纪以前，人们通常会把有毒混合物撒在船身上用以解决水草问题。这种混合物掺有鸦片，主要成分是焦油和海洛因，里面还包含了松脂、石油和硫黄。而为了解决蛀船虫问题，人们采用了各种办法，如给船身加包板，附着薄薄的木质牺牲层，以及利用蛀虫无法吃透的毛发焦油混合物隔离船身。但是没有一种方法能够完全解决问题。

早在17世纪70年代，前往地中海的船只身上已经刷了好几层铅，结果导致船上的铁制品特别是船舵被腐蚀得特别厉害。1761年，海军部起初尝试在护卫舰“警钟”号（Alarm）镀一层铜作为防护物，但是当两种金属之间发生电解现象之后，腐蚀问题依然存在。1780年，三明治伯爵和米德尔顿决定把整个舰队的船只都镀上铜，但是需要用焦油纸把铜和船上的铁螺栓分开。这让舰队能够撑到美国战争结束，不过战争一结束，就有必要研制像螺栓一样足够结实的铜合金。舰队中的每艘船只进港维修时，它们的船底的铁螺栓都会被替换掉。这一维修过程花费了整整10年时间，刚好赶在下一次大战爆发前完成。





约翰·蒙太古，第四任三明治伯爵。（国家海事博物馆，BHC3009）

早在大战之前，英法两国海军在西印度群岛就常发生零星冲突。1782年在圣基茨边的战斗最为人熟知。这是英国位于西印度岛上最老的殖民地，法军却攻而夺之，进入并包围了硫黄山（Brimstone Hill），而此山素有“加勒比海的直布罗陀海峡”之称。英军上校塞缪尔·霍兹（Samuel Hoods）本欲攻法军于不备，却未成功。聪明的霍兹转而守卫弗里吉特湾（Frigate Bay），因而有效抵御了法军的攻击，但他令舰队迎风排开V字阵形的抵抗，很难起到力挽狂澜的作用，对局势已于事无补。

终于，1782年4月，在桑特（Saintes）不远处的瓜德罗普和多米尼加（Dominica）两岛间，英军上校罗德尼与法军上校格拉斯大打出手。9日的小战无须赘述，12日，两军终于在季候风中相向。法军大致朝南奋进，而英军也排起列队，北向推进。在两舰队擦身瞬间，罗德尼的官兵们发现了法军舰队中的缺口，而此时风向也对英军有利。英军上校以往行事颇为保守，这次却破例不再拘泥于列队阵形，可能是其参谋霍华德·道格拉斯（Sir Howard Douglas）劝诫的功劳，也可能是上校自己一时心血来潮，列队边缘的霍兹上校也紧随其后。就这样，英军在靠近法船后充分利用自己的火力优势，将法军舰队打散，甚至将不少船只围困了起来。英军俘获敌方5艘战列舰，其中包括宏伟的旗舰“巴黎”号。桑特之战充分证明了打破《战争指南》，不拘泥列队也能赢得战斗。与基伯龙湾战役以及菲尼斯特雷的那两场战斗不一样，桑特战役中英军所迎战的舰队近于完好无损，更为强大，这也预示着英国日后的对手不好对付。罗德尼拒绝下令围堵逃跑的法国舰队，错失了良机。他说：“够了，够了，我们做得够好了。”确实，这场战斗已经减弱了法军在西印度群岛的威胁，也打消了他们攻取牙买加的计划。

但是这场胜利并没能吹散人们心头的阴霾，8月皇家海军伟大的旗舰“皇家乔治”号在离英国不远处被俘。几乎可以肯定的是，导致旗舰被俘，失去千余人（没有人知道有多少水手的“妻子”在船上）的祸事，定是船术不精和指挥失误，但最后背黑锅的却是船建本身，已为人诟病的海军委员会此时又遭了殃。

1783签订的《巴黎和约》上，英国极不情愿地承认了美国的独立地位，英国代表深感颜面无光，在官方的纪念绘画中都拒绝起立。法国虽然未曾赢得哪场战役的胜利，在殖民地战争中也无甚收获，但此时却像是胜利的一方。而大英帝国所受损耗远不致命，随着政府开始着力开发新的殖民地，即将迎来崭新的篇章。美国的独立并不意味着英美之间从此再无瓜葛，双方的贸易往来依旧繁荣。18世纪70年代早

期，战争开始之前，英国每年出口大约275万英镑商品，到18世纪90年代早期，数额已达480万英镑，到1796年更达到600万英镑。随着经济往来的频繁，政治上的控制已非必要了。

---

1. Linda Colley, Britons, London, 1994, p.99.
2. David Cordingly, Marine Painting in England, 1700-1900, London, 1974, pp 121-122.
3. Richard B.Morris, ed.， The American Revolution, 1763-1783, A Bicentennial Collection, New York, 1970, p.124.
4. David Syrett, Shipping and the American War, London, 1970, pp 243, 236.
5. Eric Homberger, The Historical Atlas of New York City, New York, 1994, op.cit.， p.51.
6. W.B.Clark（ed.）, Naval Documents of the American Revolution, Vol. 1, Washington, 1964, p.356.
7. US Navy, Bureau of Naval Personnel, Naval Orientation, 1945,p.373.
8. N.A.M.Rodger, The insatiable Earl, London, 1993, p.161.
9. Navy Records Society, The Letters and Papers of Charles, Lord Barham, ed. J.K.Laughton, vol. 1, 1906, pp 66-67.
10. Benjamin Silliman, Journal of Travels in England, Holland and Scotland, Newhaven, 1812, pp 58-59.
11. Michael Duffy, Soldiers, Sugar and Seapower, Oxford, 1987, pp 8-13， B.R.Mitchell, Abstract of British Historical Statistics, Cambridge， 1962, p.312.

第10章
危机和兵变

英国大部分的殖民地都发端于个人的努力，在其壮大的过程中或多或少地受到皇家海军的保护。有成为海军基地潜质的地方，如直布罗陀和梅诺卡，往往被海军亲自掌控，而澳大利亚在很多方面都是个例外。在占领这片大陆的诸多理由中，海洋的重要性最为突出。

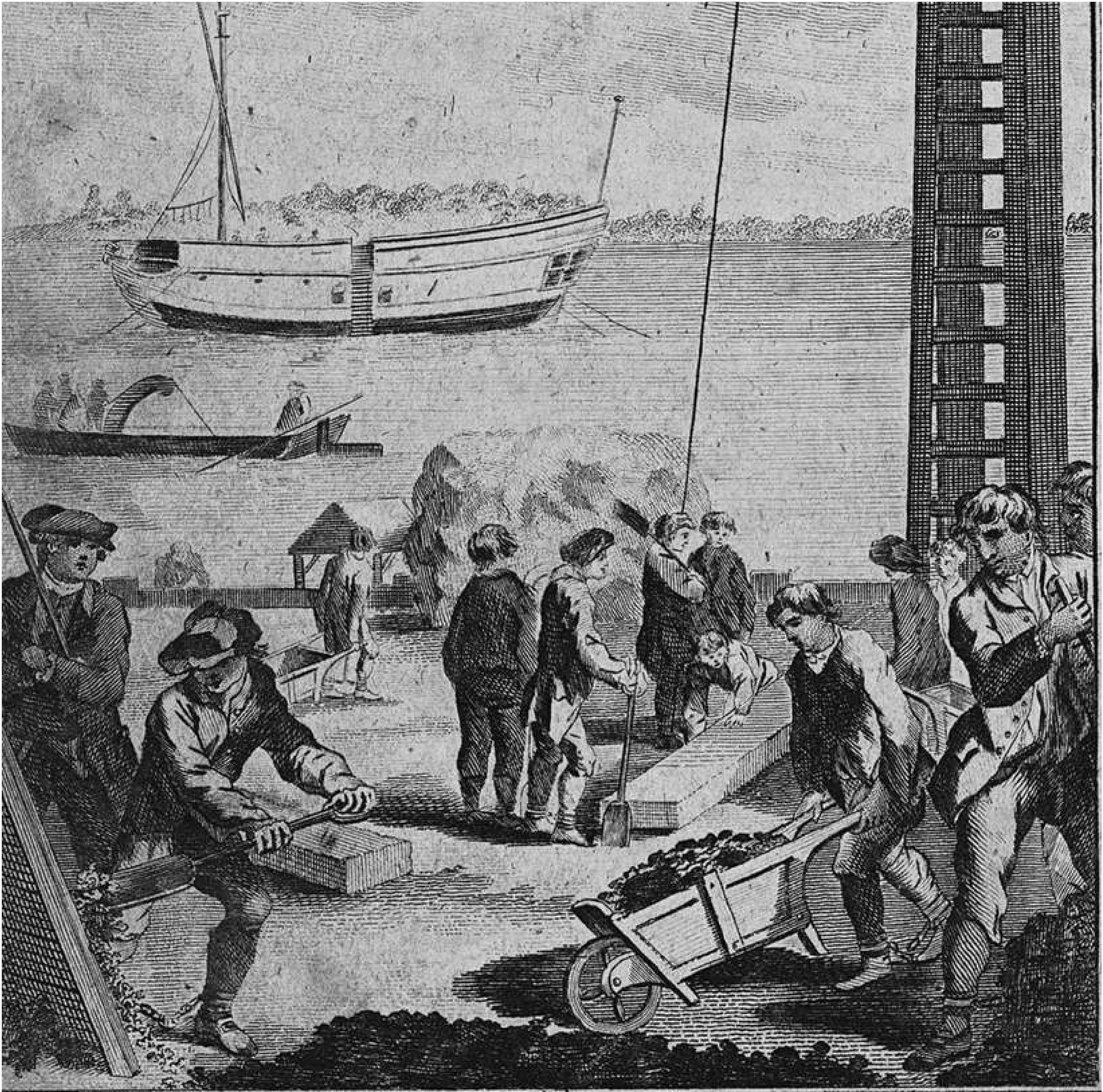
> 定居此地的好处数不胜数，它可以作为去往中国途中的休憩站；可以监视马尼拉的西班牙人及其阿卡普尔科（Acapulco）的贸易；还可以作为罪犯的流放地和美洲难民的收容所；对海军而言，此处也不失为一个修整工厂，本地就能提供大麻和索具；美洲西北海岸的皮毛贸易也能在此中转。(注)

然而，在这诸多理由中，只有罪犯流放的问题引起政府的重视，并依言行之。由于英国不能再向美洲殖民地流放罪犯，政府只得让他们在废船——皇家造船厂内闲置的老旧战船上终日辛苦劳作。虽然18世纪的犯罪率并不高，但是很快这里就拥挤不堪了，新近扩建的纽盖特监狱（Newgate Gaol）也不足应对。据坊间传言，行不义之事的犯罪团伙规模庞大，伦敦尤其严重。他们中有很多人专事劫掠泰晤士河上的船运，还给自己起了诸如“混世大盗”、“胖骑士”这样生动的别号。据估计，每年被他们抢劫的货物价值达数百万之多。虽然此时的英国号称海上霸主，但是对那些主要贸易航道上的细枝末节，仍是控制不够。泰晤士河警卫队直到1789年才成立，却仍是国内第一支真正意义上的警备力量，由此可见一斑。

与这样的混乱相反，新大陆上只有原住民，但也还没达到知识分子心目中“高贵的野蛮人”的标准，因而都无须顾虑其生死存亡。虽然英国国内时不时地执行死刑，但仍不足以震慑不法分子前赴后继，统治阶级难免臆想，有没有可能将数量如此庞大的犯罪分子都送到世界彼端，只要他们还臣服于帝国，就任其生自灭呢？

1787年5月13日，前往澳大利亚的“第一舰队”（First Fleet）从索伦特海峡（Solent）出发。舰队由亚瑟·菲利普（Arthur Phillip）上校指挥，在刚刚过去的两场战争中，菲利普上校都有参与，他也曾与葡萄牙海军一起押送罪犯，经验丰富，只可惜朝中无人，才被派去做这不讨好的差事。舰队共有11艘船，船上除却船员和护卫，共载男、女罪犯736名。由此开启了向澳大利亚大规模移民的先河，最后总人数达16万人。罪犯对于这段漫长的航行心生恐惧，这不是没有道理，毕竟，他们对于船只驶过的大洋全然陌生，即将前往的大陆更是连典狱长都不熟悉。在长达数月的航行中，他们被关在狭小的船舱内，被围栏和镣铐束缚，疾病如影随形。





图中是位于伍利奇的正义监狱的船坞，犯人脚缚铁镣，做着船厂最为繁重的劳役。他们一边建设着工程，一边等待着押送战犯的船只到来，将他们发配至澳大利亚。（国家海事博物馆，PZ9265）

在漫长的航行中，（我们）被两两绑在一起，关在舱内……分得的食物勉强果腹，水更是奢侈难得；你知道的，我从来都不是胃

口多大的人，但是每日的份餐，我至少能吃下3到4份……若与我们绑在一起的同伴不幸去世，我们尽可能地拖延上报，直到死尸腐烂发臭，无法隐瞒，这么做只是为了得到他们那份口粮。注

北美被英国人逐渐占领时，海军的保卫之责尚属间接。而如今，澳大利亚则完全归属海军负责。澳大利亚岸边的宜居地是库克远征时发现的。殖民地的建立也只是为了满足海军所需；海军运送来的流放犯是最早的定居者，由海军陆战队负责看守。新南威尔士（New South Wales）以及之后的殖民地总督都出身于海军军官。

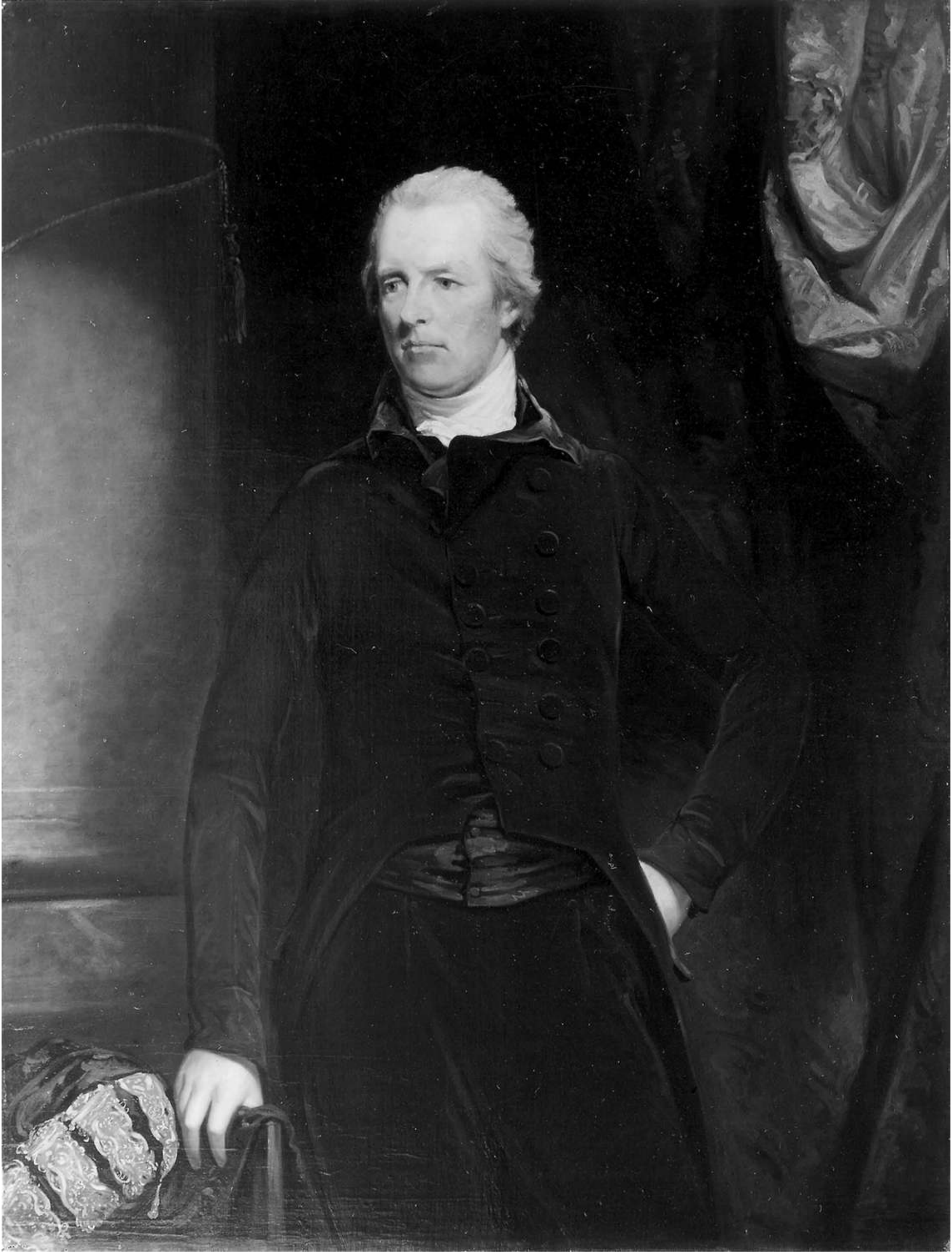
正当澳大利亚开始建立极端的极权社会，离英国不远的法国却开始焕发出自由的勃勃生机。1789年法国大革命爆发时，很多英国人拍手称快，以为这是英国式议会君主制的胜利，但是很快，国家权力就落入了极权者的手中。虽然在英国有不少中产阶级支持伦敦通信会（Corresponding Society）的观点，也有团体呼吁增加议会席位，但是雅各宾派的恐怖统治仍让他们大为吃惊：断头台成为法国当局常用的武器，法国国王和王后也被处决，一时民怨四起，抗议不断。

最初，英国皇家海军的任务非常简单。由于原先法国海军的军官多是保王党，在革命中不是逃窜在外就是被捕、处决，剩下的低级士官和商船船长就难成气候了。革命中，起义遍布全国，土伦也发生起义，偌大的海军基地就落入了联军之手。但是联军之间合作不当，而革命军的首领拿破仑·波拿巴年轻有为，战术超群，打得联军节节败退。从土伦撤军时，英军也没能抓住机会摧毁港口内的所有法军船只。科西嘉（Corsica）被法军占领历史尚短，不过几十年，当地人民也加入了起义的行列，英军抓住了这次机遇，与民粹主义者帕斯夸里·保利（Pasquale Paoli）合作，一路向北攻下了3个法军据点，才夺取了该岛的控制权。他们需要攻下莫尔泰拉塔（Mortella Tower）才能直取圣弗洛朗（St.Florent），为此，英军损失了众多船只，士兵伤亡也颇为惨重。巴斯蒂亚（Bastia）是被围攻下来的；而在攻打卡尔维

（Calvi）时，年轻的纳尔逊上校被击中右眼，从此右眼失明。到此为止，阿雅克肖（Ajaccio）已有两个港口可供英军使用，但是没有当地民众的支持，占领注定是要被颠覆的。对科西嘉人来说，赶走法军意味着民族就此得到了解放，而英国却想要像统治爱尔兰一样控制科西嘉。正由于双方观点迥异，英军于1796年撤离科西嘉。

在法属大西洋沿岸，英国海军也支持了一些更加不成气候的起义军，并封锁了法军港口。1794年，一支英军舰队受命出航，企图阻止法国舰队从美国运送粮食返回法国。大革命中的法国粮食紧缺，正等待来自远方的救援。英军于大西洋外400英里处拦截了这支护送队，这是那个时代唯一一场远离陆地的海战。两军交火，英国大胜，俘获法船6艘。英国人骄傲地将这场战斗命名为“光荣的六月一日”。但是法国的运粮队还是逃开了，在这一点上，可以说法军才是胜者。英军重又开始封锁布雷斯特周边的海域，豪伊勋爵采用一种相对“开放”的封锁方式，英国的舰队大部分停靠在托贝（Torbay）或是索伦特，但是护航舰就在法国港口外徘徊，一旦有船逃离封锁，就紧追而上，同时通知主舰队。

小威廉·皮特。他在议会以雄辩著称，是一位伟大的财政大臣。但是他对大革命中的法国开战的政策，并不为历史学家称道。（康威）



小威廉·皮特。他在议会以雄辩著称，是一位伟大的财政大臣。但是他对大革命中的法国开战的政策，并不为历史学家称道。（康威）

首相小皮特以其和平政策留名于史册，但却不擅长抓住良机，在进攻方面也难有嘉言。依之前的战争来看，那些富饶的舒格岛理应由“拥有最强大海军的国家占领”，所以，小皮特在西印度群岛大量驻军。因为圣多明戈岛（St.Domingue，日后的海地）在杜桑·卢维杜尔（Toussaint L’Ouverture）的领导下，爆发奴隶起义，英军占领舒格岛并未花费大力气。但这也是一把双刃剑，因为英国人自己也未尝善待奴隶，而且占领之后也没能好好经营，收获并不如预期。虽然如此，英国还是在该地派遣大规模的海军，也确实夺取了不少岛屿。值得质疑的是，英国这种以经济支撑军事的国家真的能战胜革命中的法国吗?

1795年，威廉·霍瑟姆（William Hotham）上将率领的舰队在地中海与敌军两次交火，未分胜负。次年，约翰·杰维斯（John Jervis）爵士成为该舰队指挥。此人性格专横，极为重视海军的义务和纪律。与此同时，拿破仑·波拿巴成了法国陆军在意大利的总指挥，骁勇善战，势如破竹。当西班牙在1796年对英国宣战时，杰维斯决定完全撤离地中海，转而让自己的大部队去看守位于加的斯的西班牙海军主力。1797年2月14日，一支西班牙舰队保护一支护航队离开圣文森特角（Cape of St.Vincent），两军交火，杰维斯大胜。虽然最初杰维斯反应迟钝，但幸得纳尔逊准将在命令下达前就驶出阵列，提前行动，若非如此，这支西班牙的舰队定能逃走。结果，英军俘获西班牙4艘战列舰，其中2艘吨位巨大——在陆战频频失利的情况下，这样的胜利对于英国来说无疑是久旱逢甘霖。也正因为这场战斗，凯旋后的杰维斯被封为圣文森特伯爵。

封锁政策的影响之一就是在这数周内，水手纷纷失业，无所事事。皇家海军的历史上，兵变之事多不胜数，但多发生在船只停泊靠岸之后。而1789年“赏金”号（Bounty）上发生的事却是个例外，船长也因此事遭到免职的处罚。在那个年代，海员在出海执行海外任务之

前，一般会事先拿到报酬，若非如此，他们常常拒绝升锚起航。由此产生的小规模冲突很少会被上报，烦扰上层高官。

但是1797年的水手们怨气冲天，远胜以往。他们已然参战4年有余，却看不见半点儿战胜或退役归家的希望。他们的薪金还维持在克伦威尔时期的水平，但这么多年来的物价上涨，使得这点儿微薄的工资根本难以养家糊口。虽然没有证据显示他们受到法国大革命精神的影响，而且，他们中的绝大多数人不问也不懂政治，但是追根究底，旧价值观的消亡是毋庸置疑的。舰队中有很多爱尔兰人，方便了别有用心者在其中挑拨离间，将他们与国内的爱尔兰起义相提并论，当然，这并不是这场兵变的主因。真正的矛盾在于水手本身，他们维系着海军的日常工作，在战场上奋勇杀敌，在港口耐心等待，但是却没有得到应有的尊重，常常被政客甚至纳税人遗忘。由于海军扩军，人数从过去的1.6万猛增至12万人，低级军官的待遇也随之下降，而古老的等级尊卑的价值体系也正分崩离析。水手们必须忍受脾气暴躁的军官，以及那些在美国人看来“残酷又花样百出的惩罚”，“荣耀”号（Glory）上的希克斯（Hicks）和菲兹-帕特里克（Fitz patrick）中尉就是如此：

VOLUNTEERS.

G.  R. III.

God Save the King.

LET us, who are Engliſhmen, protect and defend our good KING and COUNTRY againſt the Attempts of all *Republicans* and *Levellers*, and againſt the Deſigns of our NATURAL ENEMIES, who intend in this Year to invade OLD ENGLAND, *our happy Country*, to murder our gracious KING as they have done *their own*; to make WHORES of our *Wives* and *Daughters*; to rob us of our Property, and teach us nothing but the *damn'd Art of murdering one another*.

ROYAL TARS
Of OLD ENGLAND,

If you love your COUNTRY, and your LIBERTY, now is the Time to ſhew your Love.

R E P A I R,

All who have good Hearts, who love their KING, their COUNTRY, and RELIGION, who hate the FRENCH, and damn the POPE,

TO

Lieut. W. J. Stephens,

At his Rendezvous, SHOREHAM,

Where they will be allowed to Enter for any SHIP of WAR,

AND THE FOLLOWING

BOUNTIES will be given by his MAJESTY,
in Addition to Two Months Advance.

To Able Seamen, - - -	*Five Pounds.*
To Ordinary Seamen, - - -	*Two Pounds Ten Shillings.*
To Landmen, - - -	*Thirty Shillings.*

Conduct-Money paid to go by Land, and their Cheſts and Bedding ſent Carriage free.

Thoſe Men who have ſerved as PETTY-OFFICERS, and thoſe who are otherwiſe qualified, will be recommended accordingly.

LEWES: PRINTED BY W. AND A. LEE.

在1797年海军海员短缺危机时期，苏萨克斯郡的招募广告。“rendezvous”（集结地）是当地的募军部，可能就是在小旅馆里租的一间屋子。（国家海事博物馆，F3642）

> 前者待人一如暴君，打起人来毫不手软……拳打脚踢、暴晒、涂焦油、用布袋罩住脑袋，在全船人面前极尽侮辱之事……㊟

其他船上的船员也多有怨言："我们宁可坐牢或立即被杀！"也有人写道："我们的处境堪比罪犯，根本不像英国的自由公民。"㊟

水手心中怀有公平正义，1797年，海峡舰队（Channel Fleet）停泊在朴次茅斯的斯皮特黑德（Spithead），开始以行动反对暴行。4月，他们联名上书海军部，详述了"这些年来我们的艰苦和所受的压迫，希望大人能心怀怜悯，尽快解决"。其中，他们迫切希望提高工资，"让我们有能力给妻儿老小更舒适的生活"。他们请求改变海军财政中1英磅等于14盎司，另外2盎司作为船上事务长的回扣的惯例。同时，他们要求港口能提供更多的面粉和蔬菜，以及对病弱士兵更周到地照看。最后，他们对离船上岸也要求海军部给予相应保证：

> ……我们也曾因保家卫国有功，而被人称扬；因此，当我们完成使命，从海上归来，在港口登岸之时，也理应能够一尝自由之甜美。㊟

海峡舰队上的船员拒绝起锚，并选举代表，接管了队内船只。英军主力舰队瘫痪，法军在海峡对岸却捷报频传，被逼无奈之下，英国政府只能选择和解：提高了海员的工资，在其他方面也做了不少妥协。

在泰晤士河口处的诺尔（Nore）也停靠了不少船只，他们听闻反叛成功的消息，一时掀起了"斯皮特黑德热潮"。北海舰队（North Sea Fleet）的亚当·邓肯（Adam Duncan）上校吊起了自己船上煽动闹事的祸首："孩子们，看看这个东西，就凭他，也敢忤逆驱逐我，还妄想夺船？"这杀鸡儆猴的一招只平息了邓肯船上的骚动。5月，诺尔区的船

员集体起义，要求政府做出更大的妥协，并撤去诸多军官的职务。但是这一次，政府决定守住底线，隔离了那些叛变的水手，并拒绝供应口粮，很快，水手们就招架不住，投降了。

有些人将兵变之祸归咎于配额军（Quota man）的突然流入，他们被称为“小皮特的人”，是为了迅速扩充海军由各地政府征召的。这些人受教育的程度较高，却并不熟悉航海，肯定会成为不安定的因素，但所有斯皮特黑德兵变的领头人都是水手中的佼佼者或者低级军官，年龄普遍较大，想来应该是因为家累负担才铤而走险。而受到军事法庭审判的诺尔兵变煽动者，也多是这类人。这些人是船上众人的天然领袖。当然，诺尔事件的领导者理查德·帕克（Richard Parker）确实是以配额军的身份入伍的，但是他在此之前就是海员，还上过海军学校。帕克与其他28名诺尔闹事者一起被处以绞刑；军事法庭共审理了400多人，多数人都被赦免。(注)

在整个乔治王时期，兵变可能就是最为严重的国内危机。水手们本无意乱了战争中英军的阵脚，让法军的进攻得逞，但是他们的行为确实加大了英国战败的可能。所幸的是，闹剧及时被制止，当法国前来纠缠时，兵变早已平定。这场叛乱对法国也产生了影响，那就是给其政府一个虚幻的假象：英国的统治阶层软弱无能，中产阶级愤愤不平，工人阶级满腔怒气，爱尔兰起义不断，水手也喧嚣难安——英国整个就是一盘散沙。



RICHARD PARKER

who was executed on board the Sandwich off Sheerness, on Friday June 30th 1797, pursuant to the sentence of a Court Martial, for having been the Principal in a most daring Mutiny on board several of his Majesty's Ships at the Nore, & which created a dreadful alarm through the whole Nation

Publish'd July 21. 1797 by S.W. Fores No. 50, Piccadilly

理查德·帕克，诺尔起义的煽动者，他曾经是一名准尉，但是在战事艰难的时候离队，后来以水手身份重回海上。暴动后，他被处以绞刑。（国家海事博物馆，PU3034）

虽然法国对英国的此番印象有误，但皇家海军应该称得上是身陷大革命的法国之外，最接近精英管理的机构体系。当然，军官还是要依靠亲朋的帮衬来获得晋升，这多少让海军队伍带点儿贵族统治的味道。巴兹尔·霍尔（Bazil Hall）上校就相当纵容这样的晋升方式，认为唯此才能吸引出身高贵者加入海军，才能遮蔽海军的暴戾，添点儿教养和贵气。如果没有“给世家子弟这种迅速或大家所谓的不公平的晋升……这些人早就统统离开海军队伍了”注。但这也并非全部事实。简·奥斯汀（Jane Austen）对海军知根知底，因为她的两个兄弟都是海军军官。在其《劝导》（Persuasion）一书中，伪善又高傲的沃尔特（Walter）爵士就曾抱怨海军：“我对它（海军）的做法有两点极不顺眼。其一，擢升那些寒门子弟，让他们坐享其祖辈不敢奢求的荣华富贵；其二，此处最是耗人精力，白瞎了大好的青春。”注

而海军的船员们就五花八门了，他们国籍各异：喀里多尼亚（Caledonia）的皇家海军中有瑞典人、法国人、葡萄牙人、北美人、西印度群岛人、巴西人、日耳曼人、印度人、非洲人以及俄国人。注不同种族的待遇差距不大。从现存的记录上看，黑人水手多负责火炮，在战场上风险较大，这在当今世界亦是如此。弗雷德里克·马里亚特（Frederick Marryat）曾是科克伦勋爵麾下的见习军官，因而比奥斯汀更接近、了解海军，在他广受好评的小说《准尉伊兹》（Midshipman Easy）一书中，黑人水手美斯特（Mesty）有着那些白人水手所不及的聪明才智，还被晋升为下士。

兵变的浪潮余波尚存，1797年9月，暴力升级。护卫舰“赫敏”号（Hermione）的船长休·皮戈特（Hugh Pigot）就是出了名的暴戾，某日在西印度群岛，他想对船员加强操练，便下令：最后跑下横杆的人将遭鞭刑。结果，有两人在操练中不慎坠落身亡。皮戈特遂下令将两人的尸体扔出船外。是夜，愤怒的船员压抑不住胸中的怒火，揭竿而

起。他们屠杀了船上大部分军官，然后将船开进了西班牙的港口。消息传来，海军军官吃惊之余，人人自危。所以当1799年10月，皇家海军“惊奇”号（Surprise）在西属加勒比的卡贝略港（Puerto Cabello）俘获了这一叛船，成功追剿并绞死了部分叛军时，军官们一片欢呼。

邓肯对北海舰队的指挥权已无人置喙，1797年10月，舰队在后来英国人叫作坎珀当（Camperdown）的地区遇到一支荷兰分舰队。邓肯的舰队由小型战列舰组成，其中多是64门火炮船以及改造后的东印度商船。虽然浅水处水况危险，自己的进攻又过于贸然，但是他仍决定将舰队分为两组，痛击荷军。最后，邓肯俘获了11艘荷兰战列舰，给因战事低迷而心绪不振的英国国民打了一剂大大的强心针。

英国国内，由于法国在海峡对岸重建海军，又触及了英国民众害怕被入侵的神经。相较于之前的法军进攻，这次似乎更为可怕。恐怖统治时期的断头台早已为人熟知，大街小巷到处可见臆想法军登陆后各种纵火、处决、屠杀场景的漫画。敌未动，心已慌。1799年年底，拿破仑征战埃及未果，回国夺下了政权，在而立之年坐上了法国第一执政官（First Consul）的交椅。他是战无不胜的将军，也是个独断专横的领袖，其恐怖程度丝毫不亚于革命派。虽有外邻烦扰，但英国人又重新找到了团结的力量，因为不是只有海军才忧国忧民。中产阶级通过伦敦通信会更紧密地参与政治活动，而法军想要与沃尔夫·图恩（Wolfe Tone）这样的爱尔兰民粹主义者联盟，也没能成功。志愿军在全国各地集结起来，他们常以“忠诚”二字为名，意味着他们在军事责任以外，还有政治抱负。出版商鲁道夫·阿克曼（Rudolf Ackermann）在1799年列出了志愿军的目标：“战胜罪恶的全民公敌（法国）；粉碎不忠的、地狱三头犬一般的敌军头目；维持安定的王国秩序；保护合法的个人财富；重中之重，保证伟大的国王及其王室的周全。”(注)

为了支付日益高昂的战争费用，政府不得不广发国债，同时打出旗号纳税开源。依照传统，战争费用多来自土地税收，因为土地的有无以及大小无法谎报，收入稳定，因此，传统的地主承担了大部分战费重担。此外政府已经对仆人、马车、丝带甚至窗户等一系列用品征税，因为这些东西也难以隐瞒。1799年，政府又大胆革新，开征进口税，因为在当时看来，这是唯一快速、可行的劫富救国的方式。但是这要求有相当规模的政府机构能执行评估和收税的工作，也意味着要对每一个年收入超过60英镑的英国人征税。不久之后，小皮特本人都谴责进口税“调查质询之多，让人烦不胜烦”，但他还是寄希望于进口税能给英国带来每年千万英镑的税收收入。能与进口税一较高下的便是船舶税，而船舶税的征收是由议会通过的。当战争结束后，船舶税被废止。人们坚持要撕碎委员会的征收记录，投入搅拌桶碾碎成末，以发泄心中的愤恨。[注]

---

1. Robert Hughes, The Fatal Shore, London，1987, p.63.
2. Ibid.， pp 145-146.
3. G.E.Manwaring and Bonamy Dobrée, The Floating Republic, London, 1935, p.63.
4. Ibid. p.59.
5. Ibid. pp 265-266.
6. Ibid. p.277.
7. Basil Hall, Fragments of Voyages and Travels, London, 1860, p.82.
8. Jane Austen，Persuasion， London, 1998, p.19.
9. Navy Records Sociey, Shipboard Life and Organisation, ed. B.Lavery, 1998, p.451.
10. Rudolf Ackermann and Thomas Rowlandson, Loyal Volunteers of London, London, 1972, p.vii.
11. John Ehrmann, The Younger Pitt, vol.3, The Consuming Struggle, London, 1996, p.263 footnote.

第11章
纳尔逊及新战术

在《战争指南》、拜恩以及马修斯之后，海军战术，尤其是大规模海战的战术已经有诸多新变革。跨出变革第一步的便是安森。1747年，他在战斗中利用敌军的漏洞大规模追击并取得战斗的胜利时，便未循旧制。霍克在基伯龙湾战役中也大胆追击，战果更甚安森。罗德尼在桑特海峡击破敌军阵线的战术更为冒进。也不知罗德尼是否受到埃尔丁（Eldin）的约翰·克拉克（John Clerk）的影响，这位苏格兰的战术理论家虽然从未出过海，也未参与过海战，但是他却提出了“乘风攻击”的战术，并指出击溃敌军战线的战略意义。克拉克的众多支持者声称，他的理论是坎珀当之战大胜的关键所在，《爱丁堡晚报》（Edinburgh Evening Courant）就曾报道：“历史应当铭记这一非凡之事：邓肯上校以自己的经历告诉我们，他的老朋友克拉克先生的教义是多么正确，克拉克先生首创的海军战术体系将被英国海军采用。”注之后，纳尔逊的朋友哈代上校写道：

> 我们身在远方的朋友纳尔逊勋爵，仔细研读了克拉克先生的作品，对他的观点极力称赞；他甚至建议所有上校也都认真学习一下这些战术理论，相信定能从中探得真理奥妙。纳尔逊对乘风攻击的战术尤为赞赏，认为突破敌军阵线对取得战争胜利至关重要。注

当纳尔逊于18世纪90年代中期初入舰队时，他所拥有的最大的财富就是自己对舰队战术略知一二。在他早年的职业生涯中，他指挥的小船并不在主力舰队之列，而美国独立战中的舰队战，他又未能参加。就是在1793年执掌战列舰“阿伽门农”号（Agamemnon）的大多数

时候，他也另有任务在身，直到1795年3月，他到霍瑟姆上将麾下时，才在地中海一场小战役中，第一次参与了舰队作战。那场战斗中，纳尔逊成功俘获了敌军两艘战舰，还没过瘾，就被上将召回。登上旗舰的纳尔逊因愤慨而对上将出言不逊，上将倒是平和以对，一如罗德尼在桑特战役后所说："我们应该学会知足了，我们做得很好了。"事后，纳尔逊在给他妻子的信中写道："若我们原本能俘获11艘，结果却只俘获10艘的话，我断然不会说这样就是做得好！"这一段话正是纳尔逊日后工作态度的写照：下决定时果敢而坚决，对待敌人毫不手软。约翰·杰维斯爵士那样的上将才是纳尔逊敬仰而向往的。也正是在杰维斯的麾下，纳尔逊才在1797年圣文森特角海战中，赢得了自己的第一场伟大的胜利。纳尔逊并不是唯一一个质疑现存战术的军官，邓肯在坎珀当战役中使用的战术就与日后纳尔逊所推崇的战术有异曲同工之妙。

霍雷肖·纳尔逊子爵（Horatio Nelson，1758~1805）

霍雷肖·纳尔逊出生在英国诺福克郡（Norfolk）一个叫作伯纳姆·索普（Burnham Thorpe）的小乡村，他的父亲是当地牧师。纳尔逊生活在一个大家庭中，但是在他10岁时，母亲去世，从此他遍尝疾苦，这可能成了他一生中难以慰藉之痛。尽管他在孩童时期体格弱小，但是他总是异常勇敢。他的舅舅莫里斯·萨克林上校（Captain Maurice Suckling）在半薪停职了一段时间后，受命指挥战舰"合理"号（Raisonable）。结果"合理"号并没有出海，倒是在商船上工作的纳尔逊（当时年仅12岁），得以两次前往西印度群岛，学会了在海上扬帆的技巧。出海归来后，舅舅将新船队中停泊在查塔姆港口的"凯旋"号战船交由纳尔逊负责。在梅德韦河，纳尔逊学会了航海术。他志愿参与北冰洋探险，试图找寻通往太平洋的不冻航道。

后来，纳尔逊投奔到海军上校斯凯芬顿·勒特威奇（Captain Skeffington Lutwidge）麾下，成为炮船“卡尔卡斯”号（Carcass）的指挥，纳尔逊以英勇出名，据说曾徒手打倒了一只北极熊，而在海船指挥方面，他也发挥了举足轻重的作用。从印度返航时，纳尔逊因病愈时受到宗教的感召而皈依了宗教，从此往后，一直虔诚向主。

纳尔逊的舅舅后来升任为海军委员会中的一员。他不但监督纳尔逊的训练，还为其安排了适当的职位，以挖掘纳尔逊天生的海员和领袖潜质。当英国与美利坚殖民者开战时，纳尔逊被任命为64门火炮船“伍斯特”号（Worcester）的代理上尉。



莱缪尔·阿尔伯特（Lemuel Abbott）按照著名肖像画所制作的纳尔逊版画像。（康威）

尽管当时规定军官必须在20岁以上才能任上尉之职，但是年仅18岁的纳尔逊还是于第二年顺利通过考试，正式升迁为上尉。1778

年，纳尔逊被提升为中校，执掌帆船“獾”号（Badger），第二年又升任海军上校，当时他只有20岁。在接下来的战争中，他都在指挥船队往来于大西洋两岸，并在尼加拉瓜一带进行海军探险，但并没有什么有价值的收获，还一度危害了他的健康。

1784年，纳尔逊奉命指挥“北风之神”号（Boreas），前往西印度群岛，在那儿他成为背风群岛的高级海军军官，就连当时的威廉王子（后来的国王威廉四世）都在其麾下。纳尔逊试图推行《航海法案》，禁止美国海船的贸易往来，一度导致四面树敌。1787年，他与内维斯（Nevis）州长的侄女弗朗西丝·尼斯比特（Frances Nisbet）结为连理，由此找到了些许安慰。回到英国后大约5年时间，他都待在位于诺福克郡的父亲家中。

1793年英国与法国革命军开战，纳尔逊被召回，奉命指挥64门火炮船的“阿伽门农”号，这艘船性能优良，让他很满意。他参加英军在科西嘉岛的战斗，但在围攻卡尔维时不幸中弹，导致右眼失明。1795年在办事过于谨慎的海军上将霍瑟姆指挥下，纳尔逊第一次参与了舰队海战。当他接管舰队时，他颇为欣赏约翰·杰维斯爵士（Sir John Jervis）；当指挥着74火炮船“上校”号（Captain）的纳尔逊从科西嘉岛撤军时，杰维斯决定从地中海撤军。1797年情人节那天，纳尔逊配合查维斯爵士的命令，指挥几艘海船撤离圣文森特角，在当天的战役中取得了人生第一次海战的胜利。在攻击特内里费岛（Tenerife）的那场战斗中，纳尔逊不幸失去了右臂，休养了数月之久。病愈后，他奉命指挥一支分舰队重新进入地中海领域，而尼罗河之战成就了他一生中最大的辉煌。但是在登上巅峰之后，纳尔逊不可避免地走上了下坡路。在那不勒斯（Naples）维修战舰期间，他与地方官僚往来过密，甚至与大使夫人艾玛·汉密尔顿（Emma Hamilton）有染。被召回国后，他很快就发现，作为民族英雄，他仍受人爱戴，但是他却以残忍的方式终结了自己的婚姻。后来，他重回军旅，担任海德·帕克爵士（Sir Hyde Parker）的副指挥官，在哥本哈根再创辉煌（这一结论有待商榷）。在战争以《亚眠

和约》（Treaty of Amiens）的签署而宣告结束之前，他还试图对布洛涅（Boulogne）发动袭击，却并未成功。



吉尔雷（Gillray）的这幅画表现了尼罗河战役后人们的普遍心态，此图中的纳尔逊就是“尼罗河口的英国英雄”，正在痛殴“革命中的巨鳄”（法国）。（国家海事博物馆，PW3893）

纳尔逊和艾玛及其丈夫进行了一次短暂的和平旅游，他们构成一个奇怪的三人组；当他被召回指挥地中海舰队时，他正准备与艾玛在伦敦南部的默顿（Merton）安居下来。纳尔逊花了两年时间封锁土伦，最终将法军驱逐出大西洋才得以回国。但他只在家待了3个星期，就又被召回军队，前往加的斯与法西联合舰队作战。在1805年10月21日的特拉法尔加海战中，纳尔逊在与敌军的激战中受重伤身亡。1806年初举行的纳尔逊葬礼，堪称伦敦历史上最壮观、最感人的一次。可以说，纳尔逊是一位尽心尽职的军官，一位魅力四射的领袖，一位表现出色的水手，一位经验丰富又能创新的理论家，更是一位意志坚定、英勇无畏的战士。

1798年，纳尔逊得到人生中第一次独立指挥舰队的机会。当时，英国获得情报，知悉法军在土伦扩建海军和陆军，总指挥正是法国陆军的冉冉新星——拿破仑。纳尔逊受命，带领一支由3艘战列舰和3艘护航舰组成的小舰队重新进入地中海，探测敌情。在土伦不远处，船队突遇劲风，船队旗舰、74门火炮船“先锋”号（Vanguard）的索具被毁。他只能前往萨迪尼亚（Sardinia）修船，却因此与舰队中的护航舰失去了联系，护航舰上的舰长以为纳尔逊会退回到直布罗陀进行维修，便转身前往。当时，纳尔逊手上只有3艘74门火炮舰，从土伦来的10艘战舰组成的增援部队还在路上。而拿破仑已经率领十数艘战列舰、数百艘运输船，载有3万多士兵起航，准备进攻埃及，打开一条通往印度的海路。拿破仑在途中稍歇，从圣约翰骑士团（Knights of St.John）的手中夺下了马耳他，而纳尔逊起航稍早，与法军擦肩而过。纳尔逊认定法军的目标是埃及，便迫不及待地前往，却发现法军并不在亚历山大港（Alexandria）。随即纳尔逊又返回地中海，准备拦截，中途还在锡拉丘兹（Syracuse）做了补给。然而在纳尔逊离开埃及后不久，拿破仑就登陆了。又一次与法军擦肩的纳尔逊也从过往船只那儿得到消息，法军登陆点确实就在亚历山大港附近。

8月1日，重回埃及的纳尔逊发现，法军的运输船安安稳稳地停歇在港口内，战列舰队以V字阵形停靠在阿布基尔湾（Aboukir Bay）。两军战列舰数量相当，但是法军舰队中有一艘120门火炮船“远东”号（L’Orient）以及两艘80门火炮船，而纳尔逊的船队中多是74门火炮船，还有一艘难入战列的50门火炮船“利安得”号（Leander）和一艘小型双桅帆“反叛”号（Mutine）。夜幕将至，纳尔逊不顾海战的传统惯例，仍毫不犹豫地下达进攻的指令。纳尔逊给其舰队中的舰长相当高的自主权，其中的重要战斗决策，可能由“歌利亚”号（Goliath）的托马斯·弗利（Thomas Foley）上校制定。弗利发现法军舰队起始处和岸边之间尚有空隙，随即便穿过此隙，攻击近陆地一侧的法军。法军被打了个措手不及，又毫无应对方法。更多的英军战舰加入了弗利的攻

击，不久，纳尔逊的“先锋”号也赶来参战，从另一方炮轰法军舰队。当战争进行到英军围攻“远东”号的时候，法军阵线头上的战舰已纷纷投降。最终，“远东”号也没能抵抗住英军的攻击，着火后被炸得粉碎，爆炸威力之大，让周边进攻的船只都为之一震。战斗中，纳尔逊受伤，被送入船舱内，但是他的舰长们仍坚持战斗，彻夜未休。到次日清晨，法军中只有两艘船得以逃走，其余的不是被俘就是被毁，还有不少搁浅在岸边，动弹不得。严格说来，这场战斗的胜利与《战争指南》全无关系，倒是阵形完整的法军被打得溃不成军。英国的舰长们，纳尔逊的兄弟们，通过独立作战，赢得了当时最重要的海战的胜利。

这场胜利的战略意义也同样伟大。拿破仑由此被孤立了，只能抛下他的陆军独自回国。而英国舰队又一次控制了地中海，在寻找新盟友共同反法时也有了底气架势。很快，土耳其和俄国便加入了新的反法同盟，奥地利也紧随其后。但由于各国都心怀鬼胎，目的各异，同盟最终破裂解体。纳尔逊在那不勒斯整修船只并重整那不勒斯时，深陷当地事务，不得抽身。他的挚友威廉·汉密尔顿（William Hamilton）是英国驻那不勒斯的大使，纳尔逊却与其太太艾玛过于亲密。大概由于头上有伤，战斗神经过于紧张，纳尔逊决策不明，最后被召回国，但人们依然视其为英雄，款待有加。之后，英国在地中海地区又屡有斩获：1798年占领梅诺卡，1800年夺取马耳他，1801年更是将埃及也收入囊中。

1801年，纳尔逊受命成为海德·帕克舰队的副指挥，前往破坏丹麦、俄国、普鲁士和瑞典之间的联盟，因为联盟一旦成功，英国在波罗的海的海军势力将大受威胁，甚至有被驱逐的可能。3月底，英国舰队抵达哥本哈根，丹麦的舰队已经靠着浮动炮台和要塞列队以待。纳尔逊在进攻前夜仔细勘察了周围水域，严谨地制订作战计划，4月2日便起航驶入港口。战斗进行得并不顺利，英军舰船搁浅，而敌军却有愈战愈勇之势。帕克上校在远处向纳尔逊发射信号，要求停止行动，

纳尔逊却故意将望远镜对准了自己失明的那只眼睛，并对他的舰长说："弗利你知道的，我只有一只眼睛能看见嘛——我的右眼有的时候看不见东西的嘛……我真的没看见那个信号呀。"就这样，直到丹麦的皇储提出议和的要求，僵持的战斗才得以告终。和谈还在进行的时候，沙皇保罗一世（Czar Paul Ⅰ）去世了，整个联盟也就随之土崩瓦解，不复存在了。哥本哈根之战被视作纳尔逊三大胜利之一，但要说纳尔逊赢得了这场战斗，似乎很难让人信服。



Dresses a la Nile. respectfully dedicated to the Fashion Mongers of the day.

2

纳尔逊在尼罗河的胜利被以不同的方式庆祝着，人民急切地找寻任何可以媲美这一场胜利的东西：战争胜利的消息刚传到伦敦，就有人绘制了这幅《盛装尼罗河》（Dress à la Nile），图中满是对埃及服饰的荒诞想象。（国家海事博物馆，PW3864）

1802年，小皮特的政府落选，新首相亨利·亚丁顿（Henry Addington）昏庸无能，上台组阁。坊间有戏言称"亚丁顿之于皮特，就像帕丁顿之于伦敦"。和以前一样，英国胜于海上，法国胜于陆地，僵持的结果只能是握手言和，双方签订《亚眠条约》，就此停战。但是在和谈中，英国并没有捞到好处：英军被要求从好望角、埃及、梅诺卡和马耳他撤军，不过英国最后并没有放弃马耳他。圣文森特，如今已是大英第一海务大臣，居然也相信从此海外和平永固，而国内船厂才是腐败之源，而投身到改革船厂的工作中去了。

由于英国并不相信拿破仑会乖乖收起他的勃勃野心，1803年，战火又起。圣文森特早在战争开始前就着手征兵动员工作，极尽强征之无理之举。在哈里奇（Harwich），征兵队素有"抢人队"（man plunder）之称，因为只要是个男的，就会被征入伍：

> 市场管理所就是他们的监狱，海军上尉及一队海军陆战队驻扎在此。仅一个晚上，他们就能拉来各类新兵，有教区的牧师，有穿着灰袍木鞋的农民，甚至是铁匠、石匠、裁缝、理发师、面包师、渔夫、医生都连夜被人从自己家里拽了出来……

镇上的妇人也被集中到管理所外，"妻子们请求放开自己的丈夫，孩子们要见自己的父亲，老人也难舍自己的儿子，这些青壮可能是家中唯一的支柱"。看到这种情景，一个上尉紧张地告慰众人：只要不是水手海员，他们中的大多数都会被释放。

> 我以自己的名誉向大家保证，今天中午，你们的丈夫、父亲和孩子就能重回你们的怀抱，只有那些技术熟练的水手和以海为生的

渔夫，才有机会入伍卫国。其他人只要通过我身边诸位军官的审查，就能重获自由……(注)

虽然政府大事征兵，但就如何攻敌，却全无打算。与此同时，拿破仑已经于1804年加冕，称拿破仑大帝。正在布洛涅建造驳船舰队，准备进攻英国，但在此之前，他也只能攻击英国国王位于汉诺威的领地。英国一如既往，用封锁之计驳之。基思上校受命指挥北海舰队，如果法军来犯，北海舰队将直面敌军主力舰队，还要承担保卫英吉利海峡东端的任务。“比利蓝”（Billy Blue）康沃利斯执掌海峡舰队，主要任务就是封锁布雷斯特。纳尔逊则彻底成为地中海军区的总指挥，其首要任务是封锁土伦。与圣文森特可能采取的全面封锁不同，纳尔逊大部分时候都守在脆弱的萨迪尼亚基地，希望可以诱敌出洞。

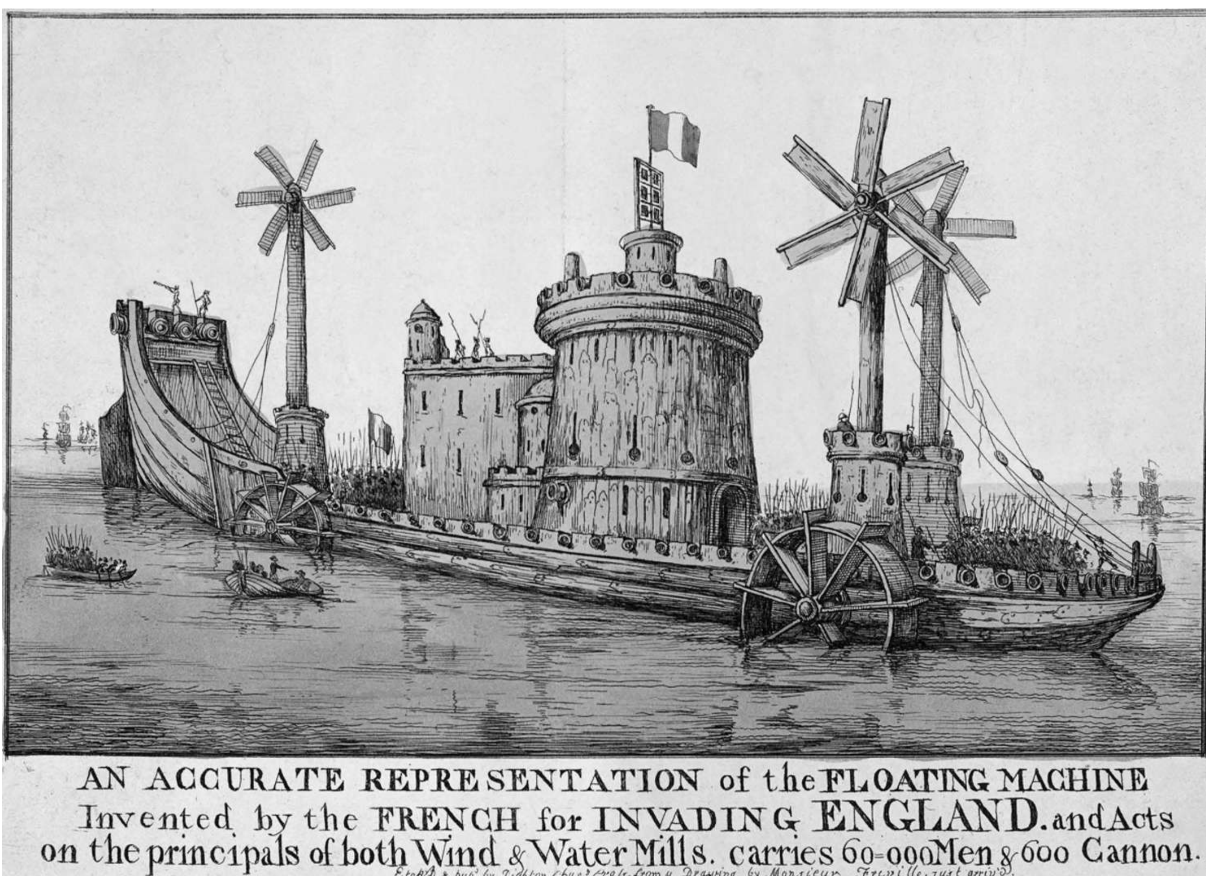
这样的僵持状态持续了整整两年时间。大多数时候，水手们在执行封锁任务的时候，生命安全无虞。1805年，约翰·鲍威尔（John Powell）写道：

我们在此瞭望海洋，每4个小时轮班一次。我负责在右舷守望，所以当早上轮到左舷守望时，我们一般能睡到七八点钟，甚至更晚。有的时候我们终日无所事事，但也有些时候境况紧急到大家无所适从。例如上周一，我在甲板上刚刚咽下一口早饭，然后在后桅顶端又吃了一口，最后在中桅桁上吃完了早饭。(注)

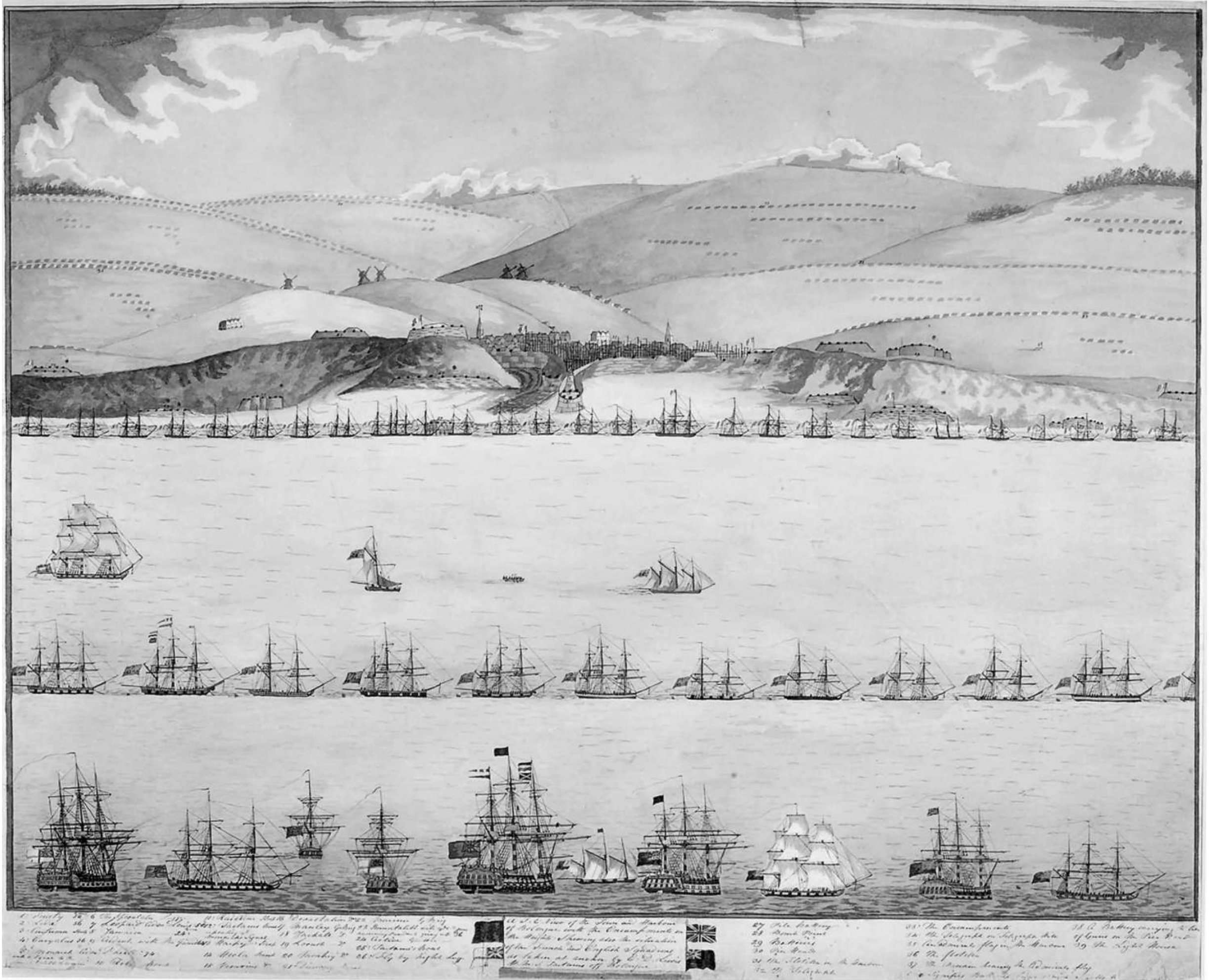
在禁闭的环境中，人容易趋向无序，因而严格的纪律是必不可少的。威廉·鲁滨逊（William Robinson）记下了一次鞭刑。

所有人都被召集到此，上校命令犯罪者脱掉衣衫。犯罪者的手腕、膝盖被缚于栏杆上。有人宣读了他们的罪状，犯罪者可以申

辩、请求开恩。20宗案子中有19宗都是那些微不足道的冒犯和怠慢，但其鞭笞却是严酷凶残的。㊟



吉尔雷所画的漂浮器，船上有风车、城堡，船侧有轮桨，这幅画是对法军进攻英国所用战舰的大胆猜测，精彩而又可怕。这是当时各种奇思妙想之一，除此以外，还有很多诸如火箭、潜水艇、用气球运载的航空炸弹等。（国家海事博物馆，A5505）



封锁布洛涅。一列小型法军战列舰排列在岸边沙丘的不远处，而图片下方在海峡中央的是英军的单桅帆船、双桅帆船，以及包括两艘双甲板船在内的大型战舰。（国家海事博物馆，PZ6989）

1804年，小皮特再任首相，对于如何制敌，依然不得门道。在布洛涅的几次大败后，拿破仑意识到如果不能控制英吉利海峡，不能牵制英军的护航舰和单桅帆船，法军是不可能成功进军英国的。因此，拿破仑制订计划，让维尔纳夫（Villeneuve）上将避开纳尔逊（这并不难实现），突破土伦的封锁，然后将纳尔逊的舰队引到大西洋彼岸的西印度群岛，在那儿摆脱他们。一旦摆脱了纳尔逊的追击，维尔纳夫就集队返回，顺道在维哥（Vigo）和加的斯载上西班牙的武装部队，这样，布雷斯特的法军舰队才能够打败英国的海峡舰队。1805年年初，一切就绪。维尔纳夫成功突破了土伦的封锁，纳尔逊虽然对其走

向深感困惑，但还是追了上去，要不是情报有误，报错了方向，纳尔逊一队本能在西印度群岛处俘获法军。当纳尔逊意识到法军回撤渡洋时，他立刻派快艇回国报信。快艇船长乔治·贝特斯沃斯（George Bettesworth）发觉法军航向过于偏北，不像是回地中海的样子，意识到他们的目的地将会是海峡。随即，贝特斯沃斯迅速回国，告诉了新任海军大臣巴勒姆（Barham，即查尔斯·米德尔顿爵士）。时间紧迫，巴勒姆只来得及从考尔德（Calder）上将所在的菲尼斯特雷调集一支分舰队。分舰队与维尔纳夫的舰队交火，法军两艘战舰被俘。虽然在纳尔逊看来这并非大胜，但也足以告诫拿破仑，他想要入侵英国的计划纯属妄想。此后，拿破仑撤离了驻扎在布洛涅的陆军，全力应对奥地利。

维尔纳夫的舰队此后就在各个港口间徘徊不定，舰队规模像滚雪球一样不断壮大，像鸟巢中的布谷鸟一样消耗供给。最后，在加的斯停驻时，舰队规模一度达到40艘战列舰。为了应对这么大的威胁，巴勒姆也开始在港口建造强大的英国舰队，正在休假中的纳尔逊也被召回，负责此事。

在短短的3周休假中，纳尔逊想了很多战略战术之事。如果他的舰队足够大的话，他会将其一分为三，其中两支分舰队规模相当，一支由自己领军，负责在战斗中切断敌军的阵线，“敌军舰队至少1/3将远离领航舰”。而另一支分舰队围攻被切断的敌军，这就形成了“乱战”（a pell mell battle），英军重型火炮的优势就能发挥得更为淋漓尽致。最小的那支分舰队的指挥将拥有极高的自主权，由最快的帆船组成，利用优势，见机行事。

到达加的斯的第二天，纳尔逊就在“胜利”号的大客舱中，向他的舰长们叙述了自己的这一想法。

……当我向他们解释了“纳氏追击法”的时候，人们都为之一振。甚至有不禁潸然泪下者，当然，大家都赞同我的计划——“这是创举——这独一无二——这简单易行！”从上将起自上而下，人们都在重复一句话——“只要让我们碰到敌军，这办法一定会成功的！我亲爱的大人啊，您享受着朋友的环绕，也赋予了大家必胜的信心啊！”注

纳尔逊像之前在土伦时一样，按兵于远方，引蛇出洞。他只派一小支护卫舰队探测敌军动向，其余的主舰队离岸50英里，敌军难辨其规模大小。若有新的战舰或分舰队加进来，也不需鸣炮示意，就怕惊扰了敌军。但是，为了维持这样的布局，纳尔逊不得不时常派遣分队往来于直布罗陀，补充攻击。10月19日，当他收到情报说一支由33艘战舰组成的法西联军舰队驶出港口时，他手上只有27艘战列舰。

维尔纳夫暗下决心，要在被拿破仑卸职之前带他的舰队驶入地中海。由于船队庞大，驶出加的斯已经耗时良久。1805年10月21日清早，维尔纳夫的船队正向东南方向行进，当他意识到纳尔逊的拦截行动时，急忙下令重回加的斯。纳尔逊的舰队规模要比计划中的小了一些，因而需要调整计划。他将舰队一分为二，自己带领一支，老友卡斯伯特·科林伍德（Cuthbert Collingwood）中将率领另一支。这一战术的危险之处在于执行中，纳尔逊的船队将会暴露在敌军火力最强的侧舷处，只能被动挨打，全无还手之力。唯一可乘之机就是对手欠缺实战经验，战线杂乱无章。即便如此，科林伍德的第一排战列舰在向敌军挺进的时候依然伤亡惨重，纳尔逊的前两排舰队更是全军覆没，其中就包括“胜利”号。然而，一旦插入了敌军的阵线，英军就占得了优势，对准了前方敌军的船尾和后方战舰的船头，火力全开，猛烈攻击。之后，船队散落成三三两两的单打独斗。

在“胜利”号中，路易斯·罗特利（Louis Roteley）上尉记录下了可怕的一幕：

> 人们应该在三层甲板船的中层目睹这么一场战斗，言语已经不足以形容其壮烈……火势在上下两层张牙舞爪，而我所在的这一层也未能幸免，弹击声如雷鸣般惊人，甲板和船舷也随之跌宕起伏……人们在叫喊着，但在这混乱中命令和听力都失去了作用：大家都只能看手势行事。

“拜耳”号（Belleisle）上的保罗·尼古拉斯（Paul Nicolas）上尉在驾驶舱中所见更为惨烈：

> 我自认神经并不脆弱，可在这样的考验下也不免胆战心惊，眼前景象之可怕，远胜战场之危险。在长桌上，伤员仰卧着，眼巴巴地等待医护人员的救助，就怕死神前来，宣布他命该如此。一个伤患正在遭受截肢，因为疼痛，全身的肌肉都紧绷着：刺耳的尖叫声和断断续续的呻吟声此起彼伏，相互回应，交织出一片凄惨的景象……而就在昨夜，就在这屋里，人们还欢声笑语，激情洋溢！注

“胜利”号的对手是“敬畏”号（Redoutable），其船长卢卡斯（Lucas）只训练他的手下使用火枪而非大炮。纳尔逊正是被火枪击中，子弹从其肩膀打入身体，穿透了他的肺和脊椎。人们忍着悲痛将纳尔逊抬到底舱，3小时后，纳尔逊不治身亡。其实当时，纳尔逊能做的也不多了。他的战舰全部参战，战斗的局势也朝着预料中进行。战斗结束时，法西联军共有18艘战舰沉没，1艘被焚，其余的逃回了加的斯，还有少数几艘在两周后又被另一支英军围剿俘获。福兮祸之所伏，纳尔逊早在去世前就提醒大家风暴将至，他要求他的舰队在战争结束后马上靠岸修整，但是大部分船只还是不断围追射击，船员精疲力竭。

3天的风暴对于有些船只来说，毁灭力比战斗更为可怕，在“拜耳”号上：

时间一分一秒过去，尤为难熬，狂风骤起间，死神将隐将现。在战场上，生死尚且机会均等，况且还有很多人临阵脱逃；但是在此狂风大浪中，怕是谁都无望从风暴中生还。战船颠簸起伏，让人时刻高度紧张。这样的恐惧焦虑每多一小时，都像是敲响了催命的丧钟，危险之中，人心已近绝望……注

不少军官士兵在战斗中都已身负重伤。

对于国家来说，这一行动足以荣耀史册，但思及这肆虐风暴，还谈何荣光？有多少孩童因此丧父，孤苦无依？它带来几多欢乐，更带来几多哀愁？一场胜利，未感喜悦。痛失首领，愁云笼罩，只求亲友相安，方能驱除阴霾。后甲板本是热闹之处，如今只觉冷清萧瑟。过往的欢愉嬉闹也不知所踪，剧院、音乐、舞蹈这些伴我们打发沉闷时光的娱乐，现在不合时宜。我们抬头寻望餐桌旧友，才警觉物是人非——我们要找的是那一位——先生，他在行动中去世了呀，他失去了一条腿——我们闭上了探究的嘴，就怕再得到类似的答案。150人的伤亡名单，我竟然不在其中，情何以堪！注

特拉法尔加海战的胜利并没能挫败敌军入侵的野心，虽然入侵的行动被一拖再拖。但是这场胜利确实将英国海上霸主的形象又延续了一个世纪。当国内得知战争胜利和纳尔逊阵亡的消息时，人们悲喜交加。1806年，纳尔逊的葬礼在伦敦举行，他有点儿像后来的温斯顿·丘吉尔与戴安娜王妃的混合，一边是救国于水火的民族英雄，一边是私生活略有瑕疵的全民偶像，相同的是民众所流露的悲戚和不舍。

---

1. Quoted in Janice Murray, ed.， Glorious Victory, Admiral Duncan and the Battle of Camperdown,1797,Dundee,1997,p.20.

2. Navy Records Society, The Letters of Admiral Markham, Vol. XXVIII, 1904, p.398.

3. C.S.Forester, ed.， The Adventures of John Wetherell, London, 1954, pp 31-32.

4. National Maritime Museum manuscripts, AGC/P/17

5. William Robinson, Jack Nastyface, Memoirs of a Seaman, Annapolis, 1973, p.34.

6. N.H.Nicolas, ed.， The Dispatches and Letters of Lord Nelson, vol. Ⅶ, 1998, p.60.

7. Joseph Allen, The Life and Services of Sir William Hargood, Greenwich, 1861, p.286.

8. Ibid.， pp 289.

9. The Nelson Dispatch, vol.5, part 11, july 1996, p.398.

第12章 海上强国的胜利与局限

在特拉法尔加海战之后，“象与鲸”的对峙局面还在持续。英国海军照旧一往无前，而拿破仑将奥地利打得落花流水，成了欧洲大陆的霸主。这种情形下，重拾之前未能如愿的和谈似乎是不二之选。因此，拿破仑只得另辟蹊径破坏英国（他称为“零售商之国”）的贸易。1806年的《柏林敕令》（Berlin Decrees）建立了针对英国的大陆封锁体系，所有拿破仑能施加影响的港口都被禁止与英国有贸易往来。这一次，拿破仑试图不费海军一兵一卒就与英国进行海战，并对其进行封锁。作为回应，英国也通过一系列的枢密院法令（Orders of Council）停止了与那些遵循《柏林敕令》的港口的贸易往来。这一政策需要皇家海军进行职责转型。直到此时，英国海军的任务还是以护航舰保护船运，以及以战列舰封锁一些重要的海军港口，这两项任务海军都还能够胜任。而现在，所要封锁的港口范围扩展到所有遵循《柏林敕令》的贸易港，无论大小远近。为了完成这一任务，造船厂开始大量生产小型船只。早在18世纪90年代，英国就建造了如“库鲁兹”号（Cruizer）这样的18门火炮双桅帆船，但是19世纪早期，英国又定制了90艘类似级别的小战舰。海军的规模也在扩大，到1812年时，英国海军的船只规模已经过千。这样的扩建催生了世界上第一次机械化大生产。维多利亚时期伟大的工程师之父马克·伊萨姆巴德·布鲁内尔（Marc Isambard Brunel）就为朴次茅斯的皇家造船厂设计了一系列用于生产索具的机器。

海军的军官队伍中依然有暴虐者。由于被人举报，“涅瑞伊德”号（Nereide）的罗伯特·科比特（Robert Corbet）上校就因为曾经未经授权惩罚船员而受到军事法庭的审判：

然后，他派人去找摩西·威尔（Moses Veale），水手长的副手来打我。他抽了我6下还是8下，我根本站不住了，科比特上校却告诫我，如果我不好好站着，他就把我绑在雅各布的梯子上。后来，我被绑在梯子上，一直被打到上校满意为止。

后来，在任“非洲”号（Africaine）舰长的时候，科比特上校在某次行动中遇害身亡，据说，这致命一击就是他自己手下放的冷枪。好在当时，残暴如科比特者毕竟寥寥。绝大多数军官都开始学会尊重水手，也都认可安塞姆·格里菲斯（Anselm Griffiths）上校所言：“如今的水手都不再是不愿思考的无知莽夫，他们中有很多都精于常识……”注

传统上，殖民地战争多是欧洲大冲突中的边角。1806年，霍姆·波帕姆（Home Popham）上校从荷兰人手里夺取好望角的时候就不费周章。占领了好望角之后，英国能更好地保护通往印度的海路，也在之后的年月中吸引了大量的英国人来此安家立业；当然，后到的英国人与先来的荷兰人之间不可避免地产生冲突。在好望角，波帕姆得知西班牙在普拉特河（River Plate）地区的戍卫羸弱，当地居民又渴望解放的自由。波帕姆遂即自己动身前往，本欲探查，结果顺手拿下了布宜诺斯艾利斯（Buenos Aires）。但是西班牙人很快也发现了英军的软肋，起而攻之，英军大败，损失惨重。

法国海军的复兴可能本不应该被忽视，但法军还是得以在自己所占领的地中海主要港口营建了规模可观的战列舰队，至于法军从哪儿找来了那么多经验老到的水手，就无从得知了。

与此同时，真正让英国人不安的是，法国可能通过联盟和征战来获取船只。1807年签订的《蒂尔西特条约》（Treaty of Tilsit）就让丹麦成了法国的傀儡，而波罗的海由此向法国人敞开大门，对英国人来说，这也非好事。与今天的海湾不同，波罗的海是很多战略物资的主

要来源地，其中就包括波兰和俄国顺流而下运送的木材以及斯德哥尔摩的焦油。为了保住英国在波罗的海地区的地位，詹姆斯·甘比尔（James Gambier）招兵远征。在哥本哈根岸边，甘比尔一边用炮船猛轰城内，一边派遣军队上岸占领该城。最终，根据投降协议，丹麦人同意英军占领船坞6周，运走其中所有船只和储备物资。英军俘获70艘船，其中包括18艘战列舰。之后的4年里，詹姆斯·萨玛瑞斯（James Saumerez）上将（在尼罗河地区时，曾是纳尔逊的副将）率军进驻波罗的海，与瑞典结盟。这一战略物资的供给线由此得以维系，甚至还在日后与俄国人建立了联系。

英国人还想借由自己强大的海军优势，插足欧洲大陆。1809年，英军在荷兰小岛瓦尔赫伦（Walcheren）登陆，减轻了英国盟友奥地利的压力，却也关闭了前往斯凯尔特河（River Scheldt）和安特卫普的通道。英军的毛病重犯，两大指挥——海军的理查德·斯特罗恩（Richard Strachan）爵士和陆军的查塔姆伯爵——又没能相互协调、合作，4 000名士兵死于瘴气中毒，任务告终。

海军的运气一直尚佳，这一次，他们又意外发现了另一条通往大陆的海道。1808年，葡萄牙作为长期以来英国忠实的盟友和贸易伙伴，拒绝接受法国的大陆封锁体系。法军要求派遣军队穿越西班牙境内，前往教训葡萄牙，当时，西班牙国王被推翻，拿破仑胞弟僭政，西班牙人对此本就不满，起义之火四起，画家戈雅（Goya）就用画笔记录下了法军占领的残暴场景。英国也派遣亚瑟·威尔斯利（Arthur Wellesley）率军前往，零星的冲突发展成为半岛战争（Peninsular War），很快，海军也加入了战斗。原本在里斯本执行封锁任务的74门火炮船“阿尔弗雷德”号（Alfred）被派出，负责运输数百名海军陆战队员去支持葡萄牙的小镇菲盖拉达福什（Figueira da Foz）的地方起义。与此同时，一大队运输船在威尔斯利的率领下载着9 000名士兵从科克郡（Cork）启程。当他们到达科伦纳（Corunna）时，当地的西班牙起义军拒绝让他们登陆，威尔斯利一队人只好向南，在菲盖拉的小

港口登陆，并与一支4 000人的军队会师。军队向南部的里斯本行进，“阿尔弗雷德”号以及其他船只保持与地面部队的联络，并为其提供补给。之后又有军队抵岸，从海滩登陆，足见拥有港口的优势，即便它小如菲盖拉。士兵中有人记录了登陆的场景：

> 岸上有二三十名英国水手，近于赤身裸体，当时，他们中冲在最前面的冲锋队已经散开，犹如闪电击向海面，几次尝试之后……最终成功地将长绳抛给了我们，我们得以抓住长绳。之后，伴随一阵高声欢呼，他们调头全速穿过岸上的人，拖拽我们，直到船被牢牢卡住……他们每人背着一名士兵，将他放到干燥的岸边。㊟

在罗丽卡（Rolica）和维梅罗（Vimeiro）两地打败法军后，威尔斯利的部队占领了里斯本，给留下来作战的士兵作为基地。但是他新上任的上司与法国达成协议，让英军在非常有利的情况下撤离了里斯本。

无独有偶，邓唐纳德伯爵（Earl of Dundonald），托马斯·科克伦上校当时正在地中海袭击敌军商船，却听闻西班牙人倒戈的消息。科克伦上校曾因单船出击，俘获了4倍于自己船只的西班牙护航舰而闻名于世，同时，他还是一位激进的议会成员。现在，他打起法国来更是干劲十足，妙计迭出：袭击信号台、攻击据点、焚毁发射器，无所不用其极。当英军大半都放弃战斗的时候，科克伦依然守卫着罗萨斯湾（Rosas Bay）的特立尼达堡（Fort Trinidad）。科克伦试图从法国沿海小岛和梅诺卡岛（现在在相对友好的西班牙人手里）两地发动攻击，以此来击退位于西班牙的法国军队。两地的船只和海军陆战队能够切断法军沿海的联络线，迫使他们去翻越艰险的比利牛斯山，而在那里，西班牙和葡萄牙的游击队只需些许正规军的帮助就能歼灭法军。后来，科克伦确实受命率领远征军前往法国西海岸的巴斯克公路

（Basque Roads），去摧毁停靠在岸边的船只，但是启程后不久，他就与甘比尔勋爵发生口角，计划也就因此不了了之。

与此同时，约翰·摩尔（John Moore）将军也开始率军从里斯本向西班牙内陆地区行进，这一次前来阻挠的是拿破仑本人，虽然在战场上双方并未谋面。摩尔撤离到科伦纳，准备在此全面撤军，却不幸被敌军击中，战死沙场，战后就被埋在镇子的郊外。“丧钟未鸣，讣告未公，只因我们匆匆将他葬于城外。”当部队逃至港口，发现没有运输船在等候，运输船此时已经前往维哥，士兵们惊慌失措。几个士兵在慌乱中点燃了一个火药库，不料这火药库与一个更大的火药库相连，一时间火势冲天。更可怕的是骑兵奉命宰杀他们的爱驹——“受伤的马因为疼痛而发狂，四处乱窜，放眼望去，都是这些高贵的动物们被砍得血肉模糊的尸体。”[注]最后，运输船终于来了。本来英国海军将撤离队伍的装载安排得很好，却被大雾扰乱了计划，致使有些船近乎空载，有些船却超载严重。很多被征用为运输船的商船船长毫无战事经验，或只熟悉自己的航线，所以当法军从港口的小山上向他们开火时，慌张逃窜，却连回英格兰南部的航线都找不到。虽然一阵手忙脚乱，好在撤离还算是成功的。

威尔斯利回到里斯本，战场骁勇，战绩辉煌，被授予威灵顿公爵头衔。他一直仰赖海军给自己的陆军提供供给，同时切断法军的供给，以此来报特拉法尔加海战之仇。1812年，公爵向内陆行军，准将霍姆·波帕姆也奉命前往北海岸，并与当地游击队合作，以策应公爵。波帕姆沿着曲折多山的海岸线行进，一路攻下了数个据点，牵制了不少法军。波帕姆夺下桑坦德（Santander）港口的时候，威灵顿公爵在南边70英里处，久攻布尔戈斯（Burgos）不下。波帕姆向威灵顿派送援军，也未能成功。军队最后还是被迫撤回了葡萄牙。波帕姆的行动确实有效，但也没能占领诸如圣塞巴斯蒂安（San Sebastian）这样重要的据点，没能切断法国和西班牙之间的联络。次年，由于拿破仑进军俄国战败，其庞大的帝国也因此摇摇欲坠，威灵顿公爵得以穿过西

班牙，进入法国境内。大多数时候威灵顿对于海军的合作苛责不少，但他最后的评价还算中肯：“倘若有人想要了解这场战争，我会告诉他，正是有了我们伟大的海军的支持，我才得以维系陆军，而敌人正是欠缺了这一点。”注

与此同时，在大西洋彼岸，英国皇家海军深陷另一场战斗中。很多英国水手包括海军逃兵，都加入了美国商船，而在缺乏基本文件记录的年代，想要辨清他们的国籍难如登天。美国人对于英军上船搜寻叛逃英籍水手的行径深恶痛绝，抗拒很容易升级成为暴力事件，1812年6月18日，战争爆发。英国可用的战术依然是封锁。美国人非常依赖沿海贸易，所以倘若能够封锁他们的主要港口，议和就指日可待。而美国也可以攻打英属加拿大牵制英军，或者他们也可以用自己的海军打破英军的封锁。

约翰·保罗·琼斯时代的大陆海军在美国独立之后几乎就不复存在了，而后又组建了一支新的海军用以保护美国的船运不受巴巴多斯海盗的侵扰。这支队伍拥有3艘巨大而且性能良好的护航舰，分别是：“美利坚合众国”号（United States）、“宪法”号（Constitution）以及“总统”号（President），还有不少吨位较小的护航舰、单桅帆船以及双桅帆船。总的来说，美国的海军规模依然很小，战争开始的时候，能够运作的战船只有14艘，海军人数将达到5 000人，其中还有不少从港口和船坞征召而来。身为海军部长的琼斯（Jones）如此评价：

> 我们的海军实力确实处于劣势，若硬着头皮迎战，定将有辱于我们好不容易建立起来的那点儿民族荣誉——但是我们有的是转移敌军注意力的法子，烦扰敌军自然不成问题。注

美军也建造了新的战舰，包括74门火炮的战列舰，这就使得美国海军在火力上能稍占优势，但是在数量上，美军始终无法媲美英军。

7月中旬，美国海军“宪法”号在泽西海岸勉强逃过英国分舰队的围追，但是仅仅一个月之后，“宪法”号就凭借自己强大的火力击败了英国的护航舰“孤立”号（Guerriere）。由此往后，美军一路高唱凯歌：“嬉戏”号（Frolic）打败了“黄蜂”号（Wasp），“美利坚合众国”号俘获了“马其顿人”号（Macedonian），“宪法”号也俘获了“爪哇”号（Java）。英国数十年来在海上的战斗中所向披靡，让他们误以为自己能打败规模比自己大的任何敌人，而这几次在美军面前吃的败仗，让他们着实吃了一惊。当然，这些许损失不至于影响英法或者英美的战局，但却大大有损于英国的海上威名。1813年，海军部就已经颇为审慎，警告舰队若没有胜算，就不许出击。

> ……他们觉得任何英国皇家舰队的护航舰都不应与美军那庞大的舰船单打独斗；那些庞然大物虽然被称为护航舰，但其吨位、补给以及所用金属都远超护航舰这一船级，倒更像是战列舰。㊟

也有慧眼将领识得美军优势所在，“香农”号（Shannon）上的菲利普·布鲁克（Philip Broke）上校就指出，美军只胜在火力。他不断训练自己的手下瞄准和快速射击，因为纳尔逊的战术精要在于近身攻击，却并不注重开火的准确度。1813年6月，在执行封锁波士顿的任务时，他得知詹姆斯·劳伦斯（James Lawrence）上校的“切萨皮克”号停在港内，便直接写信向劳伦斯挑战。“只要‘切萨皮克’号准备出海，就请你们驾着‘香农’号迎头赶上，以船抗船，扬一扬国威，吐一吐晦气。”㊟布鲁克向劳伦斯保证，两艘战舰火力相当，交火对劳伦斯来说“更有优势”。但事实上，劳伦斯早就起航，并没有收到这份挑战书。两船短兵相接，很快便分出胜负，“香农”号仅用了短短6分钟，就凭借舷侧的火力击败了“切萨皮克”号。事后，“切萨皮克”号的木架在汉普郡（Hampshire）的一个磨坊被重新组装起来，至今仍保存完好。

如果当时美国人能攻击加拿大作为报复，定能够确保对五大湖区的控制。两军在此地都驻有重军，也不乏全副武装的战列舰。但是英国船上的多是些预备兵和陆军部队，1813年，在伊利湖（Lake Erie）被美军的佩里（Perry）上将击败。1814年，准将詹姆斯·约（James Yeo）奉命率领海军陆战队和900名水手前往支援，数次战役后，五大湖的归属问题依然没有得到解决。与此同时，美国护卫舰“埃塞克斯”号（Essex）将触角伸到了太平洋，以加拉帕戈斯群岛（Galapagos Islands）作为休养基地，劫掠英国的船运。1814年3月，皇家海军的“菲比”号（Phoebe）和“小天使”号（Cherub）才在瓦尔帕莱索（Valparaiso）俘获了“埃塞克斯”号。

在几次突袭小试后，英军发现了切萨皮克海湾的防守软肋，于是1814年夏，科伯恩（Cockburn）上将率军对切萨皮克发动总攻。当他们在美国的新首都华盛顿登陆的时候，想起美军两年前突袭加拿大当时的首都约克的场景，深有一种报仇雪恨的感觉。英军很小心地将攻击目标锁定为公共建筑，因而在焚烧被他们称作“总统宫殿”的时候，官兵们也未觉丝毫不妥。街头巷尾流传的版本是，由于英军，这座当今世界最为著名的总统寓所才有了新名字，因为正是为了遮掩英军焚烧的痕迹，整座建筑在重修时被漆成白色，这才成为了众所周知的“白宫”；实际上早在1789年白宫落成时就已经是白色的了。1815年，双方都未能取得明显的优势，只能通过和谈停战。

但是，美国战争依然没有终结，俄国、普鲁士、奥地利和瑞典的联军在莱比锡附近的莱比锡战役（Battle of the Nations near Leipzig）中击败拿破仑。次年，拿破仑被迫退位，被流放至意大利附近的厄尔巴岛（Elba）上。送他前往小岛的是英国的护航舰“无畏”号（Undaunted），10个月后，拿破仑从囚禁之处逃离，恢复了对法国的统治。在最后败北的滑铁卢战役中，让拿破仑缴械投降的是一支罗什福尔（Rochefort）的英国海军分舰队，由74门火炮船“柏勒洛丰”号上的托马斯·梅特兰（Thomas Maitland）指挥。

即便面对战败，拿破仑依然对周遭的事务充满了好奇，据梅特兰说，“他甚是健谈，丝毫看不见沮丧或消沉”[注]。但是当拿破仑知道自己将被流放到偏远荒凉的圣赫勒拿（St.Helena）时，他再难强撑笑颜，因为他知道，这一次想逃，可就难如登天了。1817年，查尔斯·艾伯特（Charles Abbot）与一小队海军军官前往探视：

船帆的操作原理

船帆的操作原理和飞机机翼一样。虽然风会经过船帆两侧，但是因为弧度的关系，船帆的一侧会比另外一侧速度更快一些，因此所受压力也会小一些，从而就会把船帆吸引过来。如果风就在船帆的正后方，那么船帆操作起来更像降落伞，不过其中一侧的压力还是小于另外一侧。在这种情况下，帆船速度并没有达到最快，效率也会比较低。

船帆大概与风向呈15度角。船帆的一侧会推动帆船前进，而另一侧则会使船帆向侧面倾斜，也就是偏航。不过偏航在很大程度上可以为船体造型所平衡，因为设计船体时就是向前航行而不是倾斜前进。

帆船总是在一定航道上前行——如果风是从帆船的右舷过来的话，那么帆船就是在右舷抢风航行。如果风力很大，风速很快的话，每一面船帆都要设置成不同角度。值班驾驶员必须时时刻刻注意风的变化。如果风向变化不定的话，他就必须命令船员拉起转帆索以改变帆桁的角度。如果风速增大的话，他就必须让船员收帆，先收起最上面的船帆（如顶桅帆），然后收起下面的船帆（即下桁大横帆），最后再收起上桅帆，即让位于高处的船员按照要求把上部船帆收起来。只有在极端恶劣的条件下，值班驾驶员才会在海上收起全部船帆，让帆船在“无桅杆”的情况下航行。

横帆船最多也只能在两点之间（或成22.5度角）来回航行，这就意味着对它来说，罗盘上的135度角在任何时候都没有什么用处——尽管在偏向作用的影响下，帆船在大风中根本无法向前航行——因此海员必须万分小心，避免被困在海湾或者驶向背风岸。

帆船会经常受到海风影响，因此要尽可能地靠近风航行，并时不时地把风力转到另一侧，而这可以通过两种途径做到。帆船可以掉转船尾顶着风，移动225度或者更多，这就是掉转船向下风。在三桅帆船中，前桅大帆用来支撑帆船前行，而其他船帆靠近风时都会颤抖，也就是说这些船帆边缘会顶着风，不会起任何作用。调转船向下风比在恶劣环境中改变航向要容易许多，但是会花费大量时间，而且需要在大面积海域中进行。

在其他情况下，帆船转向可以把船首调整到顶着风的位置。把发挥主要作用的后桅帆转向相反的角度，让前桅帆保持在原来位置，帮助推动船首转向。当风吹在帆船另一边的时候，前桅帆会转向，帆船就准备驶入新航道。如果帆船太轻或者海浪太高，导致帆船可能会被卡在铁杆里，那么帆船就无法转向驶入新航道。

他并不像传说中那般肥胖笨重，相反，他身体状况很好，只是难以满足于现状，抱怨良多。哈德森·洛（Hudson Lowe）爵士在看守他的期间，尽可能表现得文明有礼，拿破仑这些尖酸的抱怨就有失公允了。注

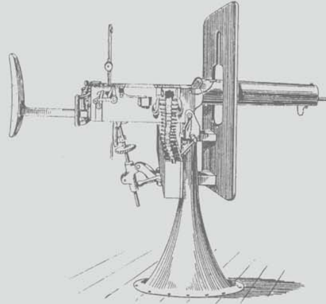
战争断断续续进行了22年，皇家海军迎来了自己最为辉煌的时代。

到此为止，英国几乎与世界上所有拥有近代海军的国家都有过较量，也几乎每次都能胜出。英国海军的行迹已经遍布全球各大洋，在非洲、亚洲、南美洲都有殖民地。它曾有效地支持了西班牙的陆军，

如今，也负责看守被囚孤岛的拿破仑。在此后长久的和平中，它又将面临来自技术和社会的新的挑战。

---

1. Navy Records Society, Shipboard Life and Organisation, op.cit.， pp 402, 355.
2. Quoted in Ian Robertson, A Commanding Presence, Stroud， 2008, p.51.
3. Alexander Gordon, A Cavalry Officer in the Corunna Campaign, ed. H.C.Wylly, London, 1913.
4. Quoted in Navy Records Society, The Keith Papers, ed. Christopher Lloyd, vol. 3, 1995, p.259.
5. W.S.Dudley, ed.， The Naval War of 1812, a Documentary History, vol. 2, Washington, 1992, p.48.
6. Ibid.， p.183.
7. Dudley, op.cit.， p.126.
8. Frederick Lewis Maitland, Narrative on the Surrender of Buonaparte, 2nd edition, London, 1826, p.83.
9. Navy Records Society,Five Naval Journals, ed. H.G.Thursfield, 1951, p.323.



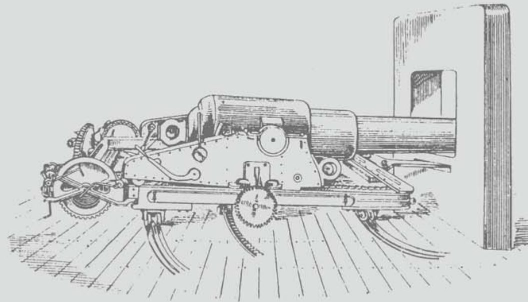
EMPIRE OF THE SEAS

The Remarkable Story of How
the Navy Forged the Modern World

第 4 篇

SEA CHANGE

海洋巨变



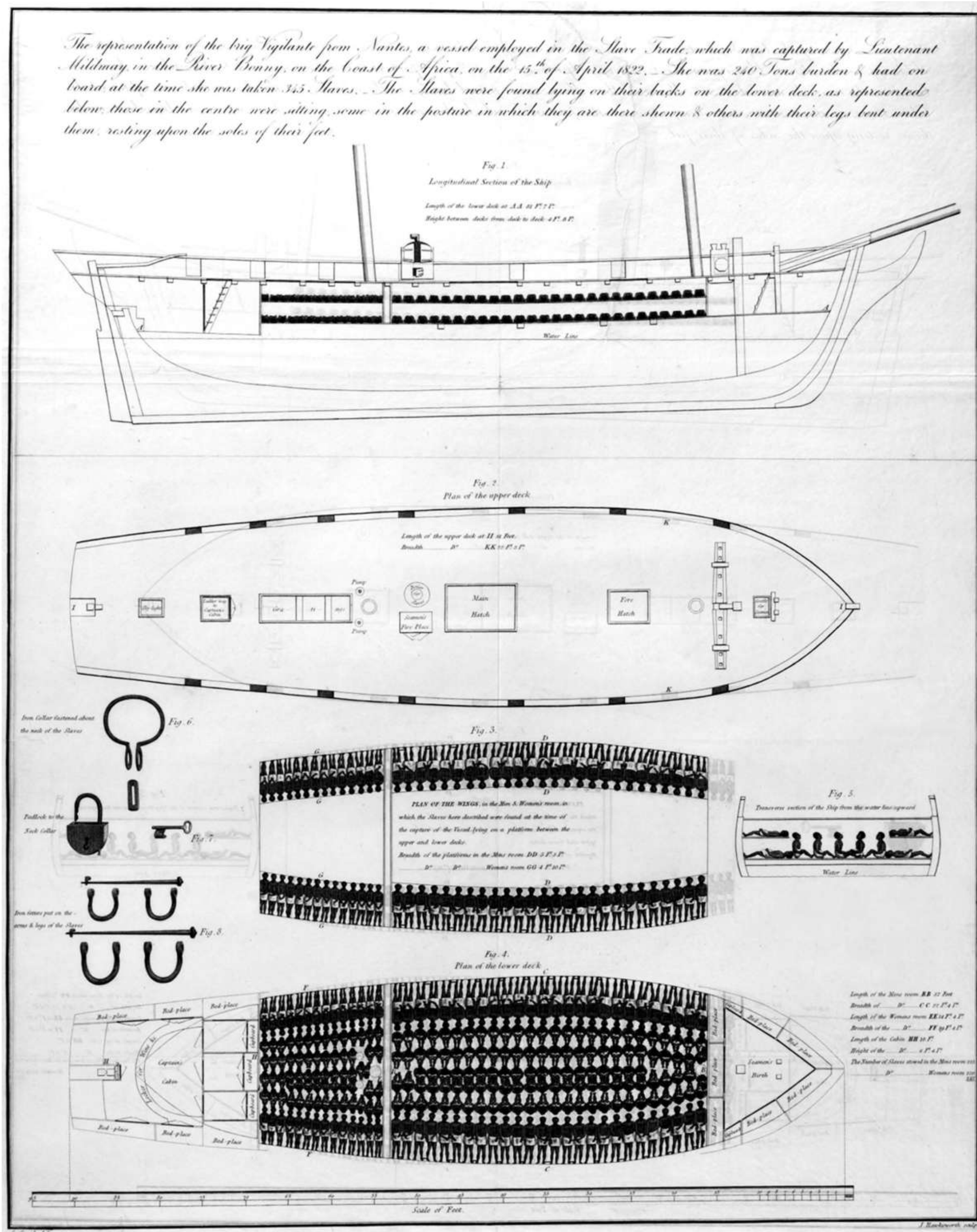
第13章
长期和平的影响

在经历了漫长的战争之后，世界上最伟大的海军也迎来了它的修整期。英国海军的战舰数量从1813年的1 009艘骤降到1826年的179艘，而在执行任务的船只数量更少。1810年到1813年间，海军拥有14.5万人，到1826年，议会通过投票，限定海军的规模缩小到2.3万人。那些在战争年代升任军官的人，此时发现自己可能永远都将处于领半薪的状态，复职无望，更别提再获战时的赏金了。托马斯·克里斯蒂（Thomas Chrystie）上尉明白“对于那些出身一般或卑微的军官来说，从此以后就再也没有晋升的机会了”。因此，他加入了商船的队伍，希望“这任人唯亲的系统，尤其是腐败崩坏的议会，不会继续玷污这一高贵国家的可敬的政府”。约翰·富勒顿（John Fullarton）上尉也在自己的回忆录中写道：“这种情况在军人中屡见不鲜，天气一有变化，身体就有不适，疼痛不堪，现役军人名单上的数千名其他军人莫不如此。他们正如杰克所说的‘一文不值’。”[注]

英国海军规模不再，与英国社会也不再紧密，他们执行的大多数任务都在远离家乡故土的远方，他们就像是“世界警察”——虽然此时英国国内还不具备一支正规的警察队伍。他们的第一个行动就颇具规模——1816年轰炸阿尔及尔。是年，埃克斯茅斯（Exmouth）勋爵两次率领舰队前往该城。第一次出航是为释放那不勒斯和萨迪尼亚奴隶去支付大笔的赎金；第二次是由于英国领事被捕，他率军前往，为的是帮助英国的臣民教训、报复阿尔及尔人。这场战役与他所参加的美国之战相比，当然不值一提。一年前，由战列舰、护航舰和小型帆船组成的小分队将他从美国战场护送回国。回程途中，与同时前往阿尔及尔解救人质的荷兰小分队会师。双方的加农炮总计632门，而在交战

中，这些火炮有半数未使用得当，表现完全不及阿尔及尔人所使用的1000座岸上防卫炮。埃克斯茅斯提出的要求被阿尔及尔人拒绝后，他开始向岸上开炮，一位美国领事记录如下：

> 炮火猛烈而持久，若非亲眼所见，肯定想象不到；放眼所及，住所周围均在枪林弹雨之中，子弹和弹壳如冰雹肆虐。阿方也毫不示弱，小镇西北角的几处炮台坚定地予以回击，我窗下的4座重型炮也未断火……7点半的时候，港口的运输船着火了……我住处的上部似乎已经被毁，弹片飞落，整个屋子已经面目全非。注



1822年在非洲海岸被俘的贩奴船“维基兰特”号（Vigilante）的甲板设计和剖面图，从图中可以看到用来束缚奴隶的铁镣。这艘船有一系列提速设备，就是为了逃脱追捕。（国家海事博物馆，F0882）

阿尔及尔人最终抵挡不住炮火的攻击，同意释放1 642名奴隶，其中有英国18人，荷兰28人。据詹姆斯·霍尔（James Hall）上尉说：

> 登上“运输”号（Transport）之后，他们攀在绳索和帆桁上，欣喜若狂。重获自由是一份突然到来的惊喜，毫无预兆，对这些可怜的人来说就像做梦一样……他们看上去都还健康、干净，衣服也还完整。这和我们的预期并不一致。他们的境况要比身在英国或法国的囚犯好得多。(注)

阿尔及尔人也承诺“阿尔及尔正式并永久禁止将基督教徒贬为奴隶”。为表彰埃克斯茅斯的贡献，回国后，他跻身议会，荣誉满满。但是阿尔及尔的问题直到1829年法国攻陷此地并实施殖民统治之后才得以永久地解决。

阿尔及尔解救人质事件与英国海军在和平时期的另一个举动交相辉应。1807年，议会禁止从非洲贩卖奴隶的贸易，然而反对这一禁令的国家不在少数。1834年以前，在英属殖民地，占有奴隶的行为在事实上依然具有合法性，在美国以及拉丁美洲部分地区，这一“合法性”持续的时间甚至更长。从1807年开始，英军派两艘战船在非洲沿海巡逻执行禁令，但是在1815年之前，海军并没有足够的资源用于贯彻监督。1815年之后，负责巡视的船只一般在2至7艘，其中有2艘护卫舰，但是它们在执行任务时仍遇到不少阻碍。西班牙、葡萄牙和美国仍然大量进口奴隶，因此很难在不触犯法律的情况下阻止外国船只运输、贩卖奴隶，起码在政府与这些国家单独签订条约之前，它们不能贸然出击。这就造成虽然英国禁止了奴隶贸易，但是19世纪30年代到40年代，非洲奴隶的出口贸易依然猖獗。有人指出，对奴隶贸易的打压直接造成贩奴船为了逃脱检查而加倍苛待奴隶的情况。皇家海军“鞑靼”号（Tartar）就曾在1821年拦下了一艘贩奴船，甲板下的奴隶：

> ……为呼吸一丝空气，他们紧贴栅栏；为喝到一口淡水，他们大打出手。每个人都口干舌燥，饥肠辘辘，仿佛刚刚经历瘟疫一般。前日上船的奴隶尚在残喘，更早到来的奴隶早已饿得瘦骨嶙峋……㊟

在查禁奴隶贸易的行动中，最为成功的当属拉姆齐（Ramsay）上尉的“黑色玩笑”号（Black Joke）以及亨特利上尉（Lieutenant Huntley）的“罗莎蒙德美人”号（Fair Rosamund）。在1830年到1832年间，他们共俘获了9艘贩奴船，而分舰队中的其他船只一共才俘获了2艘。有些军官颇为享受追逐的快感以及释放的权威：“他们脚戴镣铐，两人一组绑在一起。到达目的地被解除镣铐后，他们无不心满意足、感激涕零。”㊟但是更多的军官对枯燥的海岸生活和贫乏的战利品心生厌烦，反倒是海军中的底层水手和低级军官乐在其中，尽管死亡率很高——当年西印度群岛死亡率1.8%就已经让人心惊胆战，英伦海域的死亡率还不到1%，相较于此，西非海岸执行任务的海员死亡率达到5.4%，确实高得惊人。作为高风险的补偿，每释放一名奴隶，海军就会得到相应的奖金，在没有获得赏金的日子里，这样的奖金是很受欢迎的。英国海军总共拦截了千余艘贩奴船，释放奴隶近15万人。后来，英国政府与巴西、古巴政府签订条约，共同打击奴隶贸易。从1861年进行到1865年的美国内战也中断了对奴隶的市场需求，英国海军查禁奴隶贸易的任务才告一段落。

帆船战斗的时代并没有完全结束。在阿尔及尔战役结束11年后，英国海军又投入地中海地区的战争中。由于希腊反抗土耳其的统治，法、俄、英三国联合舰队派出22艘战舰的分舰队，在希腊的纳瓦里诺海湾（Navarino Bay）与规模大得多的土耳其舰队交战。78门火炮船“热那亚”号（Genoa）上的水手查尔斯·麦克弗森（Charles McPherson）亲眼看到了这一行动：

> 船只鸣笛收帆，准备靠岸。我奉命来到船头桁端处……由此可以鸟瞰整个港口……海湾内以及我们周围，土耳其—埃及的舰队排成3列……这时我们才看清了我们这艘船所处的境况——在3支分舰队中，就属我们的境况最为凶险。敌军两列战舰与我们并行，所有炮口直冲我船：右舷不远处有1艘双甲板帆船，左舷船头处还有3艘双排架的护卫舰，就这4艘船的火力就足够我们消受的了。然而我们的船尾处还横着1艘大护卫舰，已经攻击、阻截我们好一会儿了。后来，我们凭借法军的火炮才得以脱险。(注)

不久之后，联军长久以来的训练和积累的经验开始发挥出巨大的优势，78艘土耳其战舰中，只有8艘得以逃脱，大部分被毁或被俘，这场海战一举扫清了阻止希腊独立的障碍。这也是英军在大帆船时代最后的辉煌，随着科技的发展，战舰也将掀开新的篇章。

1815年之前，长期的战斗经验加上维多利亚早期的进步观念，催生出船舶设计的新理念。受到特拉法尔加海战的影响，罗伯特·塞宾斯（Robert Seppings）重新设计了船首，以便装载更大吨位的火炮。1811年，74门火炮“巨型”号（Tremendous）下水试行，其特殊的内部对角线结构能够有效支撑起更为庞大的船体，防止船舶中部拱起、头尾下垂。这样一来，到1815年，海军中最大的三层甲板帆船是1806年制造的“纳尔逊”号船级，排水量2 601吨；到了1848年，这一纪录被新的船级超越，“威尔士亲王”号的排水量达到了3 185吨。然而，塞宾斯重新设计的战船船尾并不受欢迎。数个世纪以来，船尾往往是船体结构中比较脆弱的部分，它们大多由玻璃和精致、易碎的走廊组成。塞宾斯创造的新的“圆形船尾”确实在坚固性上完胜，但是在美观和舒适性上不如以往，而在和平年代，军官们似乎更看重美观和舒适性。在1832年那场影响巨大的改革中，佩皮斯曾经供职的海军委员会被撤，塞宾斯随之退任，新上任的威廉·西蒙德（William Symonds）的战船设计理念源自游艇，追求的是速度。但是，设计部里那些不断专业化的船舶设计师开始排挤原来的造船工匠，对西蒙德的设计也多有苛责。

西蒙德设计的船型通风口过低，射击平台狭窄，海军军官们也开始意识到这一船型的不足。更大的革新正在酝酿之中。

身为海军部的第一海务大臣（1812年至1830年在任），梅尔维尔勋爵（Lord Melville）常常面临错误的指控，“那些官大人们以最大限度限制汽船的使用为己任，仿佛汽船给帝国带来的是毁灭性的打击”[注]。然而实际情况是梅尔维尔已经极力推动蒸汽动力的普及，1823年，他写道：

> 单就汽船现在的使用来说，我们就应该相信：若要更好地执行保护海峡贸易的任务，非汽船莫属……现在完全应该提供至少6艘船的蒸汽引擎……因此，我恳请大家跨出这必要的一步。[注]

最初，桨轮船多用作港口牵引以及河运，自1821年起，皇家海军也开始使用桨轮船。虽然在轮船船舷处还难以装载尺寸匹配的火炮，但是到1830年左右，武装轮船已成为常事。设计师面临的挑战是巨大的，除了要设法合理使用船舷，还要解决船体内引擎体积过大的问题；在水中，若一侧轮桨在战斗中被毁，或在巨浪中被冲垮，桨轮船的船体就难以掉转方向，这也是亟待解决的难题。19世纪30年代后期，有不少人致力于研发新型的螺旋桨，第一艘适用于航海的“阿基米德”号（Archimedes）很快引起了海军部的注意，1843年伊萨姆巴德·金顿·布鲁内尔（Isambard Kingdom Brunel）的巨轮“大不列颠”号（Great Britain）建成，也引起了不小反响。螺旋桨的优势很快在海军中得到重视。1845年，海军举行了著名的船舶比赛，参赛双方分别是同等规格和马力的桨轮船“阿莱克托”号和螺旋桨船“响尾蛇”号。这场比赛主要是为了说服民众，实际上海军早已打定主意应用螺旋桨了。次年，老式的战列舰“阿贾克斯”号（Ajax）被装上了螺旋桨推力器，虽然它只是一艘用于港口防御的封锁用船，没有机会扬帆远航。1850年，法国建造了更为先进的战用汽船，毫不避讳地命名为“拿破仑”号

（Napoleon），英国紧随其后，建造了“阿伽门农”号，这是英国专门建造的第一艘军用汽船。虽然如此，蒸汽机仍然只是船只航行中的辅助设施，伸缩烟囱被升高了，而螺旋桨只在无风的状态下，或者是船只进出港口的时候作为后备动力。

船上仍然满载船员，用以操作火炮和风帆，工程师和司炉工在船上倒像是多余的存在。第一批随着引擎上船的工程师都是公司的雇员，开销全由公司负责。1836年，海军也开始在战船上任命常驻工程师，其级别却比传统的一级准尉还要低，与木工是一个级别；但为了吸引吃苦耐劳、经验丰富的工程师为海军服务，支付给他们的工资确实要比木工高得多。1847年，一批技艺最为精湛的工程师接受委员会的任命，但是他们没有正式的军衔，而是被称为“海上机械监测员”。每一位工程师都会配备多位司炉工，起初，司炉工多是无甚技术、空有蛮力之人，他们要做的事情就是将大量的煤铲进煤炉。后来，大家逐渐明白，要让火烧得稳定也是需要相当技术的，因而在铲煤的工作以外，司炉工也开始担负起一些简单的维持船只日常运行的工作。

总之，此时水手们的境况已经有了较大改善。约翰·比彻韦斯（John Bechervaise）1820年以水手身份入伍，他说道，在过去，“出海打仗的可怕程度仅次于被关进法国的监狱”，但是在19世纪20年代，情况已经改善很多了。

> ……海军军官的境况要远远超过商船上的境况。可能在薪资上，军官仍没有优势，但仅仅就三餐饮食、日常事务以及体系的合理性而言，足以弥补一切，更何况，海军退役后还能得到抚恤金。注

这一阶段英国海军最大的进步在于建立了真正的岸上训练系统。美国战争的失败让他们意识到自己在炮术上的弱势，而布鲁克对阵“切萨皮克”号取得的胜利也让诸多上校们看到了进步的可能。霍华德·道

格拉斯（Howard Douglas）将军曾于1812年在西班牙北海岸目睹了波帕姆的船队交火，就此，他写道："为海军的胜利而激动、颤抖。"他于1820年出版了一本关于海军枪炮的专著，影响深远。而最为实际可行的建议来自乔治·史密斯（George Smith）中校，1829年，他提议：

> ……将船安置在朴次茅斯，停靠在船坞北端，用于练习目标射击，目标被设计成船的样子。船桅、帆桁都用旧布做成，用圆杆撑起，放置在学员练习开火的地方：这样一来可以锻炼学员的射击能力，二来也可以用作火炮试验。(注)

曾服役于圣文森特角海战的74门火炮船"杰出"号（HMS Excellent）被选作试验场，史密斯奉命指挥。约翰·比彻韦斯就是当时受训的成员之一，他写道："在此，我度过了舒适的16个月，学习了海军炮术等各方面的知识。如今，感谢军官们的指导，我即将以全班第一的成绩离队，加入'梅尔维尔'号。"(注)与商船上的训练不同，他们要掌握的技能不再局限在某一领域，"杰出"号教给他们的理念是，他们将终生为海军服务，而不再是为了某一场战斗或者某一个任务而出海。

战后的回忆录、传记层出不穷，其中不乏来自低级士兵的声音，如"恶脸杰克"［Jack Nastyface，即威廉·鲁滨逊（William Robinson）］、约翰·比彻韦斯以及约翰·尼克尔（John Nicol）的作品。由于战事已经结束，很多军官失去了生计，因而转向写作寻求出路，其中最为著名的当属弗雷德里克·马里亚特上校，他几乎可以被称为海事小说的创始人，也是从沃尔特·司各特（Walter Scott）到查尔斯·狄更斯时代之间最受欢迎的作者。他的作品与自己的亲身经历紧密相关，他曾是科克伦勋爵麾下的一名准尉，所以他的主角并不是出海执行任务的船长，这就有别于之后弗里斯特和奥布莱恩的作品。马里亚

特在书中几乎没有提及近代的海军汽船，但是这无碍于汽船在民众心中乘风破浪，探险猎奇的形象。

由于煤气灯的使用，剧院渐渐成为大众新宠，海军的故事常被搬上舞台，加以演绎歌颂。最为著名的剧作家是道格拉斯·杰罗尔德（Douglas Jerrold），1829年他创作完成剧《黑眼苏珊》（Black Ey’d Susan），讲述了一名水手从心生歹念的船长手下救下自己的爱人，而自己险遭绞刑的故事。这部通俗剧在萨里剧场（Surrey Theatre）上演了300场，这一纪录史无前例，后来又在科芬园（Covent Garden）以及德鲁里街剧院（Drury Lane）不断加演。最受欢迎的演员库克（T.P.Cooke）也出身海军，参加过圣文森特角海战。在舞台上，他将英国水手的勇敢、积极和浪漫演绎得淋漓尽致。在1827年的《引航员》（The Pilot）中，他出色地扮演了高个儿汤姆·科芬（Long Tom Coffin），虽然这一形象在蒸汽机时代看似过时，却仍不乏“神秘与深度，热情与悲痛”[注]。

1830年到1837年间，执政的英国国王威廉四世（William Ⅳ）素有“水手国王”的外号，在18世纪80年代，他曾是纳尔逊舰队中的一名上校。他成为自詹姆斯二世以来久违了的热爱海洋的英国君主，重新掀起了皇家对航海事业的兴趣。维多利亚女王继承了威廉四世的热情，她乘坐皇家游艇“维多利亚”号和“艾尔伯特”号巡游全国，往返于她位于怀特岛的奥斯本宫殿。她为英国海军建造了诸多战舰，开创了女性主持建造船舰的先河，她甚至将自己的几个儿子送到海军中接受锻炼。

从道德层面上说，1840年到1860年间的鸦片战争应该算是皇家海军行动中最为人诟病的——年轻的威廉·格莱斯顿（William Gladstone）曾在议会责备这场战争的非正义性质，“在人类历史中，我从未见过如此不正义，并故意要使国家蒙受永久耻辱的战争”。长久以来，中国向西方提供丝绸、瓷器、茶叶这类西方人趋之若鹜的宝贝，

但是除了白银和非法的鸦片，西方人找不到其他能够打开中国市场的商品。1840年，林则徐在广东销烟，试图以此永绝鸦片贸易，但是英国人报之以侵略暴行。英国仰仗自己的铁甲汽船，一路进犯到长江，沿岸港口无一在炮火硝烟中幸免。1841年1月7日，英军侵犯珠江时，遭到了戍城官兵的抵抗，关键之战在此打响。要塞之上，中国官兵设备落后，枪支火力微弱，枪炮被固定在不能升降的支架上。江面上只有区区几艘平底帆船待命。威廉·霍尔上校（Captain William Hall）指挥桨轮铁甲的护卫舰“复仇女神”号（Nemesis）慢慢逼近，枪弹飞射，击中中国船只。中国船只中有一艘中弹爆炸，威力之大让人想起43年前尼罗河的“远东”号。当江面上的中国船只剩下不到6艘的时候，“复仇女神”号转而攻击沙滩处的其他帆船，中国船只尽数被毁或被俘。随后，“复仇女神”号又逆流而上，攻击了上游一处小镇才扬长而去。这次战争是一场新旧帝国之间的较量，中国在炮火的攻击下深刻认识到大英帝国的海上实力。

经过两年的战争，英国占领了香港，获得了在4个港口通商贸易的特权。前英国海军上将查理·义律（Charles Elliot）成为英国驻华的贸易总督，他不断向英国人大力鼓吹香港的重要性，但是英国人在香港最初10年的生活是让人失望的。据1844年的一份报告称：“这个岛上的中国人总计1.9万人，其中妇女、小孩总计不到1 000。这其中还包括了31座妓院、8座赌场、20座鸦片馆中的97名女奴和女仆。”[注]虽然如此，贸易很快为这个小岛注入了活力，香港成了英国贸易的大仓库，随之发展起来的还有英国的海军基地。1856年至1860年间，英国通过第二次鸦片战争又获得了10个港口的通商特权，代价是中国民众对大英帝国的长期敌视。

战争的成功需要具备良好的制图和情报收集的能力，需要对这个世界了如指掌。鸦片战争的幕后策划者是海军部第二秘书约翰·巴洛爵士（Sir John Barrow），正是他推动了北极和非洲的科学考察，他同时还是皇家地理学会（Royal Geographic Society）的创始人之一。在以

往，荷兰和法国的制图能力远远超过英国。虽然库克在远航前的准备和远航中都表现出了惊人的制图能力，但是海军水道测绘部（Admiralty Hydrographic Department）直到1795年才得以建立，而且其工作只是收集已有的绘图，然后分发给各艘船只而已。当弗朗西斯·蒲福（Francis Beaufort）1829年掌管水道测绘部的时候，他已经是一名年届55岁、经验丰富的海军上校了。在其在任的25年间，他授权绘制了1 500张新地图，极大地提高了地图绘制的准确度，为整个世界海军地图的绘制建立了标准。其中有不少图制在一个半世纪以后仍在使用。

和平年代中，海军资助了很多科学远航探险活动，其中就有1831年和1836年出航的单桅帆“小猎犬”号（Beagle），大名鼎鼎的查尔斯·达尔文（Charles Darwin）当时也随船考察。正是蒲福本人推荐了达尔文参与这两次出海任务，虽然当时达尔文还不完全是“一个生物学家，只是在收集样本、观察以及记录自然上非常认真”[注]。达尔文并非水手，也从未参与过船只的运行操作，他只是充分利用了这次航海带来的机会，研究了不同环境下的生物。加拉帕戈斯群岛上特殊的生物形式激发了达尔文的灵感，由此建立的生物进化论可能是整个19世纪最为激进、最具争议性的理论了。

达尔文本来是作为“小猎犬”号船长罗伯特·菲茨罗伊（Robert Fitzroy）的随从上船的，船上还有传教士，远航本身也带有一些宗教的目的。菲茨罗伊原本也想献身科学事业，在这次远航之后，他受命成为新西兰的总督，政绩却并不喜人。1853年，他又奉命为贸易部收集气候数据。他所收集到的数据远远超过他提交给贸易部的简报，在这些数据的基础上，菲茨罗伊制作了天气图，直到今天，这些天气图都是天气预报的基础。他设计了用于预报天气的晴雨表，并在港口建造灯塔来提醒渔民。在天气预报领域，他的思想已经远远超过当时可以利用的技术，再加上他的性格阴晴不定，1865年，他终于受不了人们对他本人以及天气预报的指责，以自杀告别人世。

相较于“小猎犬”号的航行，前往加拿大北部寻找“西北通道”的远航虽然没那么成功，却也让人关注。在18世纪，库克和乔治·温哥华（George Vancouver）也做过相似的尝试，均未得到什么有价值的发现，1845年2月，约翰·富兰克林爵士（Sir John Franklin）扬帆起航。富兰克林是一位参加过特拉法尔加海战的老兵，在远航北极的探险活动中已经声名远扬，传说他还做出过“吃自己的靴子”这样离奇的事。他的远征队从詹姆斯·克拉克·罗斯（James Clark Ross）以及其他人那儿吸取了经验教训，也得到了部分路线图，这一次，富兰克林使用的是动力强劲的汽船，船上装载了充足的罐装食品，甚至还配备了一个不错的图书馆。虽然准备充分，他们却消失在汪洋大海之上。之后，英国组织了不下30次的远航，就是为了寻找他们的踪影，其中大多是由海军部资助的，富兰克林的妻子及其支持者也资助了几次远航。民众难以接受129人就这么凭空消失的事实，也不愿意相信有关因纽特人的报道中所称的“找到遗体”以及“证明食人族的存在”这样的怪谈。

在近40年的和平之后，圣城耶路撒冷的归属问题又成为战争的导火索，这一次，交战一方是俄国，另一方是英、法、土耳其三国。后者已经做出了进攻俄国的决定，海军参战已是必然。英国的强制征兵制度从来没有被废止过，但是自从1815年最后一次强制征兵之后，世界已经发生了巨大的变化，《航海条例》已经不再适用新的时代，而你要是以为英国船上的船员都是英国人，也是大错特错，公民自由的观念现如今已经深入人心。如果是英国的国家安全受到了直接威胁，那么强制征兵尚有可能执行，但是这一场战争远在他乡进行，还要与世界上海军力量第二强的法国联手。皇家海军船坞的装配工已经组织了一小队预备军，港口戍卫队则由退伍的海军军人充任。

虽然这个国家对战争热情不减，但是要征召足够多支援波罗的海和黑海两地的远征军，依然困难重重。被逼无奈的海军在征兵中饥不择食，“甚至（招募）屠夫家的孩子、挖土工、马车夫等——这些人完全达不到护卫的标准”。在外执行任务的战船在国外各港口间来回游

弋；英国也在瑞典和挪威征召海员，但是两国的敌对由来已久，“不可能被安置在同一艘船上”。有一艘应该搭载850人的船甚至在只有8名健全水手的情况下就起航了。正如一位船主所言：“老天爷，你是有多厚爱大英舰队，才让全世界再次整装起来与我们为敌？”[注]

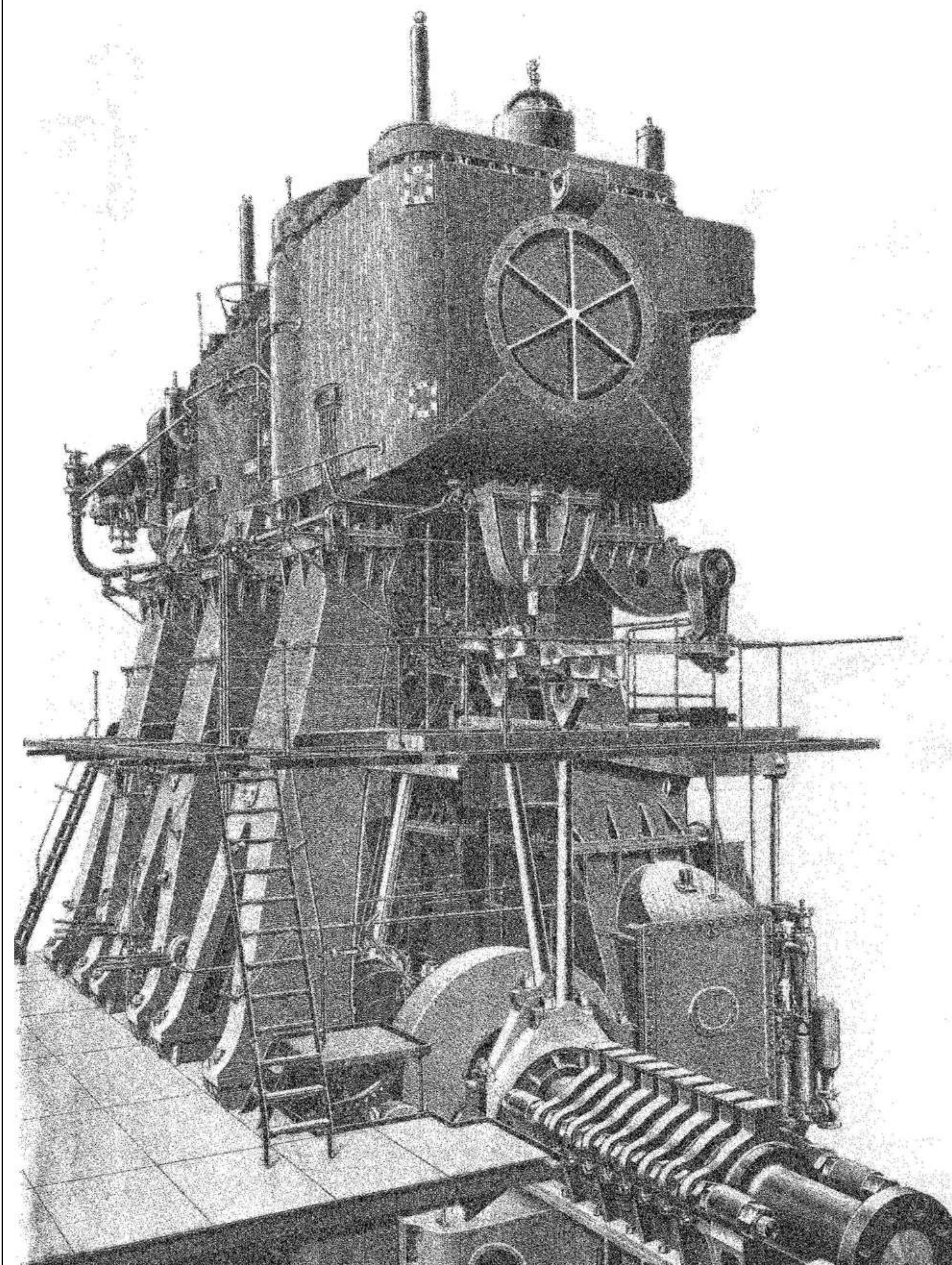
蒸汽机

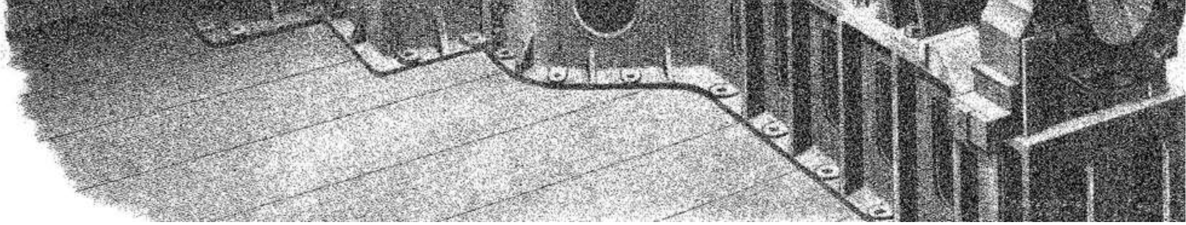
1712年，托马斯·纽科门（Thomas Newcomen）发明了世界上第一台蒸汽机——大气式蒸汽机：蒸汽引入汽缸，与汽缸中的冷水相遇后，蒸汽凝结造成真空，并将活塞推下。1769年，瓦特发明了分离式冷凝器。该蒸汽机可将冷凝后的蒸汽引入汽缸外的冷凝器，避免了汽缸在一冷一热过程中消耗热量，热效率也因此提高了两倍。伴随着新式装置的发明，汽缸内活塞的上下运动转变为轮轴的旋转运动并推动船桨，这也使得蒸汽机运用在轮船上成为可能。早期的蒸汽轮船的成功案例包括罗伯特·富尔顿（Robert Fulton）发明的“克莱蒙特”号（Clermont），在哈德逊河上试航成功；亨利·贝尔（Henry Bell）的“彗星”号（Comet），于1812年在克莱德河上试航成功。

在接下来的半个世纪里，蒸汽机都被用作航海的辅助器。对于设计者来说，最主要的难题在于如何将蒸汽机置于轮船有限的空间内，轮船上有尖塔、横梁和侧栏。使用高压蒸汽将更为高效，这已成为不争的事实，但大多数蒸汽在仅有的汽缸内被浪费掉。解决办法是在第二个汽缸内以低压循环利用蒸汽，于是在1872年，第一台用于战船的复合式蒸汽机问世。紧接着，三胀式蒸汽机也相继问世，第三个气缸的使用大大增加了效能，也使得远洋航行更为可行。

新升级的蒸汽机使用了压强更大的蒸汽，因此，轮轴的旋转比活塞的往复运动产生更多的效能。汽轮机占用更少的轮船空间，推

动行船速度加快，并且占用较少的活动部件，所需的维护也更为简单。





三胀式蒸汽机。（康威）

汽轮机由一系列转动部件组成，这些部件在一个长长的管子内，管子装有无数个桨叶。蒸汽由一端进入，推动汽轮机桨叶转动。通常，汽轮机产生的速度对于海上实际航行来说过快，因此就需要一组齿轮装置来减速。大多数航船为了倒行都备有独立的小发动机。

善变的查尔斯·纳皮尔（Charles Napier）率海军坐镇波罗的海，但是英国海军的重心还是在克里米亚半岛，三国决定通过摧毁俄国在塞瓦斯托波尔的海军基地来削弱俄国。俄国的海军并不强大，英法联军的舰队毫不费力就将军队护送至土耳其，由此进入克里米亚。在上将埃德蒙·莱恩斯（Edmund Lyons）的首肯下，军队登陆半岛。1854年9月14日凌晨两点，法军旗舰打响了第一炮，英国盟军随之呼应。357艘帆船运载的2.6万名英国士兵顺利登岸。等到所有部队登陆完成，又耗时3日。部队向南行进，血战后渡过阿尔马河（River Alma）。部队决定不从北方进攻塞瓦斯托波尔，而是绕过城市，从南边建立攻击据点；城市北部一直保持开放的状态，所以严格说来，联军并没有真正占领该城。巴拉克拉瓦（Balaclava）一处小港成了联军的物资供给地。1854年10月，俄国反攻，联军为了保卫这一供给地，与俄军大战。战斗中，英国士兵确实如电影《红色警戒线》中那般英勇，其军官也如《英烈传》中描述的那样迂腐蠢笨。

10月17日，两军厮杀，争夺塞瓦斯托波尔港的入口。那一日天气极佳，风平浪静。还没装上引擎的帆船被蒸汽护卫舰运送就位，联军火炮超过数千座，而岸上的俄军火炮总计只有73座。但是俄军的炮弹

易燃易爆，而联军的船体也多为木质。在被迫撤退前，英军5艘战船被焚，1艘搁浅。英法联军伤亡共计310人，损失惨重却只端掉了俄军6座火炮，伤了对方50人，这足以证明以船攻要塞、堡垒是多么的不切实际而且危险。这场战争注定了不能速战速决，此后，联军长期占领了塞瓦斯托波尔。

水手经常上岸，作为海军军团的一个组成部分与陆军协同作战。为了支援陆军占领塞瓦斯托波尔，海军派遣了水手和海军陆战队共3 700人登陆，同时提供了68磅火炮6座，32磅火炮50座，投弹器680座。水手们很快发现岸上的生活并不是他们所设想的放风度假。“不管什么天气，都置身泥地，连睡觉都是在水塘里……就我自己来说，我已经全然放弃晾干的希望了。”注

塞瓦斯托波尔最终在1855年9月陷落，这一场从一开始就无谓的战争于1856年结束。从很多方面来说，克里米亚战争具有划时代的意义。这个更为平民化的时代，诞生了第一枚不论级别、只为嘉奖勇气的维多利亚十字勋章。卢卡斯中尉是第一位登报公开受此殊荣的英国军官，而拉比中校（Commander H.J.Raby）于1857年6月由女王亲自授予勋章，成为由君主授勋的第一人。据记录，受勋者在女王跟前一字排开，普通水手紧挨着军官。在这场战争中还诞生了真正的职业护士，为近代军事医疗打下了基础。弗洛伦斯·南丁格尔（Florence Nightingale）正是在满是海陆两军伤患的医院建立了自己的不朽声名，陆军军官亚瑟·海（Arthur Hay）勋爵也曾建言提高医疗服务：

> 就如今的数据来看，斯库塔里（Scutari）医院不同级别的伤患共有4 600人，这些人都是零散地乘船而来，不论天气如何，他们的担架上都没有遮挡……要建造6艘专事运送病员的船只应该不成问题；还需要一些带遮挡的担架，以及数名土耳其人……可以雇用他们抬运担架。注

这场战争中，人们首次使用地雷，以及原始的“人体鱼雷”。就连第一张战事照片都与这场战争相关。一张拥挤的巴拉克拉瓦港口的照片直观地向人们展示了，即便有汽船的协助，一场近代的战争依然要面对供给困难的问题。海军部首次授予战事艺术家军官头衔——威廉·“克里米亚”·辛普森（William “Crimean” Simpson），意味着在克里米亚的战场上出现了现代意义的战地记者。在威廉·霍华德·罗塞尔（William Howard Russell）写给《泰晤士报》的报道中，海军撤退相对轻松，一来海军较陆军更为专业；二来确实陆军深陷战场，难以撤离。虽然如此，海军仍然亟须改革。事实已经证明征兵充盈舰队并非易事。这场战争画下了帆船时代的句点，也开启了海军的汽船时代。

---

1. British Library Additional Ms 38041.
2. Roger Perkins and K.J.Douglas Morris, Gunfire in Barbary, Havant, c. 1982, p.129.
3. Louise King Hall, ed.， Sea Saga, being the Diaries of Four Generations of the King Hall Family, London, 1936, p.62.
4. Christopher Lloyd, The Navy and the Slave Trade, London, 1949, p.70.
5. Ibid.， p.72.
6. Henry Baynham, From the Lower Deck, London, 1969, p.150.
7. Quoted in Michael Lewis, The Navy in Transition, London, 1965, p.195.
8. See Peter Hore, “Lord Melville, the Admiralty and the Coming of Steam Navigation”, in Mariners Mirror, vol. 86, May 2000, pp 157-172.
9. Henry Baynham, Before the Mast, London, 1972，p.59.
10. John G.Wells, Whaley, the Story of HMS Excellent, Portsmouth, 1980, p.202.
11. Baynham, Before the Mast, op.cit, p.16.
12. C.N.Robinson, The British Tar in Fact and Fiction, London, 1909, pp 240-244.
13. G.B.Endacott, An Eastern Entrepot, London, 1964, p.96.
14. Oxford New Dictionary of National Biography, article on Charles Darwin.
15. Lewis, The Navy in Transition, op.cit.， pp 186-187.
16. Baynham, Before the Mast, op, cit.， p.111.
17. Bonner Smith and Dewar, ed.， Navy Records Society, Russian War, 1854, 1943, p.47.

第14章 蒸汽、钢铁和炮火

数个世纪以来，海军军官都是从某一上校那儿习得航海以及军事知识，但是自1857年成功训练了第一支童子军后，海军将1803年制造的74门火炮旧船“辉煌”号（Illustrious）改造为海军训练场，海军学员在此受训，成为预备军官。8月，第一批学员共计23人登船。由于要建造更多的宿舍，并且扩大入风口，1859年新年当天，学员们搬至三层甲板船“大不列颠”号。后来由于朴次茅斯附近的哈斯勒溪（Haslar Creek）的水质不佳，船被移至波特兰，又于1863年被转移到德文郡美丽的达特茅斯避风港。

在“大不列颠”号上受训已经成为培养海军军官主要（几乎是唯一）的方式。马克·克尔（Mark Kerr）于1877年登船受训：

> 我们睡在吊床上，衣物放置在储物箱内，日后我们出海，这储物箱也会跟着我们走。岸上的山脚下有健身房，山上有板球、曲棍球和足球场，还有一个小卖部。“大不列颠”号旁边有一艘名为“海豚”号（Dolphin）的小帆船，上一届的学员曾经驾驶这艘帆船尝试出海。有不少帆布和划桨的切割机，学员以此练习扬帆、收帆的技术。
>
> 我们是在海军的氛围中成长起来的，在我们周围都是水手和水兵，水兵也充当我们的随从。我们的教官都是海军士官长或海军军士，他们负责教导我们海务知识。有专门的驳船工人负责护送我们上岸、回船……其中有个叫约（Yeo）的老头，自称曾经参加过特拉法尔加海战。[注]

自1815年后，军官的制服也慢慢得到了改进，从战时的相对轻松随意转向挺括的维多利亚风格。其中最显著的改变当属袖口和肩头用来表示官衔的金色条纹——一条为上尉，两条为中校，三条为上校。1863年，中尉这一级别得到认可，标志也为一条条纹，由此往上，上校军衔则增加为四条。这样的级别标志被绝大多数国家的海军采用，后来商船船主也仿效分级，而如今，连民用飞机的高级飞行员也采用类似的分级标志。这样的军衔标志大概意味着一个高级飞行员——即使是小型飞机的飞行员——也具有与一艘200到1 000名船员的战舰船长相同级别的权威。反观海军自身倒是在授衔方面颇为小心谨慎，时至今日，绝大多数的战舰舰长也只是三条条纹的中校而已。

19世纪50年代见证了海军队伍中普通水手的职业化。在此之前，这些水手们可能大多出身商船，因为某一次航行的需要而被征召加入海军的队伍，他们要么穿自己的衣服，要么从船上的事务长那儿购买水手服。从50年代起，海军决定招募有成为水手潜质的小男孩，从小教导海务知识。受训结束后能够服役10年到12年，而服役超过22年的人，还能享受退休金待遇。此后，海军船上的水手开始有别于商船上的船员，其生活方式、文化甚至衣着都有明显的区别。1857年，海军底层水手也拥有了自己的制服。制服的颜色是军官们穿了一个多世纪的蓝色，但除了颜色以外，水手与军官的制服毫无共通之处。之前，水手的制服多为流行的方领上衣和喇叭裤。随着时间流逝，水手们也根据自己的习俗偏好对制服的样式略加修改。也有严格的军官禁止水手修改制服，但由于水手们自己支付制服的费用，因此在他们看来，修改自己买来的衣服是天经地义之事，矛盾由此产生。海军委员会偶尔也会试图解决这些矛盾，但结果一般都会偏向水手一边，采用他们的修改并作为新的制服标准。

由于特殊的领子形状，水手的制服素有“方帆”的别号。关于制服有很多不解之谜——传言制服上的三条条纹是为了纪念纳尔逊之战，事实又似乎并非如此。这制服总是与童装有着奇特的联系，最早身穿

水手制服童装的是威尔士亲王，他在1846年登上皇家游艇时穿了一套。水手制服格外受到孩子们的喜爱，尤其是其改良版“方特勒罗伊公子”（Lord Fauntleroy）款套装。这也从侧面反映了水手的形象特征——流行、可亲，但多少带点儿孩子气。



国王爱德华七世及其子，日后的乔治五世，在某次视察海军时身着海军军官制服，王子们则穿着当时所有孩子都喜欢的水手装。（康威）

低级士官，如水手长助手及常驻炮手等，往往就是海军底层的主心骨，指挥、管理水手，也充当船员与上级军官的中间人。但是他们的地位并不稳固，这些人大多由船长个人任命，因而如果他们去了别的船上或是船长换人，就有可能丢了士官职位。1827年起，海军也授予低级士官军衔，这样，他们的官级就比较固定了。后来，水手中的佼佼者也开始被授予军级，以资鼓励。上等水兵一般都由上级任命，可以拥有较高的薪水、独立的膳食以及军官款式的制服。为了鼓励船员，海军已经为其建立了正规的职业结构，只要工作出色，就能得到升迁。

虽然由于水手在岸上常常被爆出酗酒闹事的丑闻，但这并不影响他们成为小说界的宠儿。从某种程度上来说，水手就是诸如帕西法尔（Parsifal）或者“鳄鱼邓迪”（Crocodile Dundee）这样的傻子，愚笨中透露着高尚。在风暴中，在保家卫国、抵抗敌军时，他们所表现出来的勇气和能力毋庸置疑。而在岸上，他们又出手阔绰、疾恶如仇。一如大量报纸、漫画中描绘的，他们将海上的行事准则带到岸上，结果往往出人意料。水手往往能够得到免费配发的烟丝（用来咀嚼或是装进烟斗），他们开始将烟草捻成长条，以此可以切成小段制成香烟。约翰·普莱耶（John Player）和诺丁汉之子（Sons of Nottingham）在1888年生产“普莱耶海员烟”（Players Navy Cut）之前，就已经将一名“皇家英雄”号上的水手当作他们烟斗烟丝的代言人，水手与纸烟之间的联系一直持续到20世纪50年代。

1887年，海军大臣在下议院发言：

> 如今，海军似乎已经成了大家趋之若鹜的职业。为了控制兵源，我们已经提高了准入标准和门槛，尽管如此，竞争依然激烈。

值得注意的是，在很多家长鼓励自己的孩子投身海军的同时，也有不少人被海军解雇，这是从未有过的状况。(注)

在招募的时候，海军虽然偏爱乡童，但是学员大多还是来自城市或者英格兰南部。1875年，萨姆·诺贝尔（Sam Noble）被招募进海军成为一名皇家海军陆战队的军士，其苏格兰的籍贯实属罕见，

他随后道出了海边生活的闲暇舒适：我终日无所事事，坐享清风拂面；传统的梅子布丁和烤牛肉让人垂涎，香烟美酒取之不尽；纵阅世界奇观，往来名媛美伶——啊！这才是生活！(注)

一位于1885年参加了“战无不胜”号（Impregnable）海军训练的小男孩如此描述他的训练船：

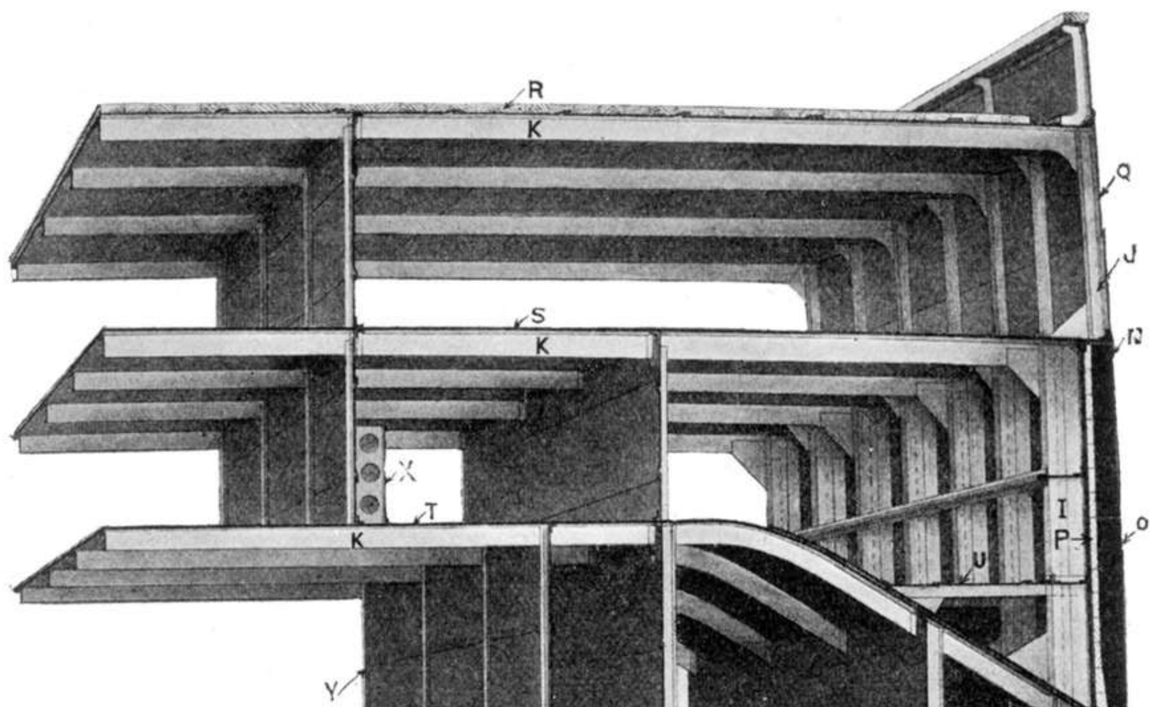
……是那种旧式的“木壁”（海防军舰），除了上层船尾和船首的甲板，它还有三层甲板专供火炮射击之用。船体共有五层甲板——上层甲板、主甲板、中层甲板、底部甲板以及最下层用于储物的甲板。它有三根桅杆，各自带有中桅和上桅，在适宜用帆的季节里，它也有帆布、绳索、齿轮这一整套装置。(注)

钢铁造船

铁以及之后钢的使用给予造船极大的发展空间，船舶工程师们已经学着使用这种新材料了。在私人的造船厂（自1889年颁布《海军防务法案》后，这些造船厂建造了大量的战舰)中，造船工人遭到排挤，被禁止观摩船只的组建过程。造船工人逐渐被金属制造方面的行家所替代，如铁匠、锅匠、铁甲工以及铆工等。只有在皇家造船厂，造船工人才适应了新的技术要求，保住了饭碗。

一如当年建造木船，如今铁船也依然在斜坡上建造。船体结构也还是由龙骨、框架、内壳、外壳构成，但是细节的部件已经全部替换掉了。垂直的龙骨不再超出船体以下，而是作为纵线的一部分融于船体内部。横向的龙骨板直接被架在砖块上，是船只建造装配的第一步。现在，船体的框架是由钢板切割而成，带有L形的闩条，做固定之用。甲板的横梁通常是铁质的横杆，两段呈灯泡形状，横杆用千斤顶顶弯，与钢板契合，再用铁钉固定成型。船壳丢弃了以往的长木板，以矩形钢板作为代替。每块钢板与其上下左右的其他钢板用铆钉固定，这就使得船身更为坚固：这样的钢板被称为壳板，是船体结构中最中央的部分。

海军学生也需要学习船舶的建造知识，以正确使用引擎和煤炉。船尾的螺旋桨轴需要以一种特定的角度固定在船尾，才能保证防水并保持直线，否则引擎就难以正常运作。由于船舵不再与船尾柱相连，船尾的外形就有了更多的可能，可以是倾斜的、巡洋舰式的、平的，或者加有横栏。相反，船舵的平衡有了保证，转轴就在船舵的中央或周边，因而转动船舵就省力多了。当然，体形更大的船只还是需要额外的引擎辅助才能转动船舵。



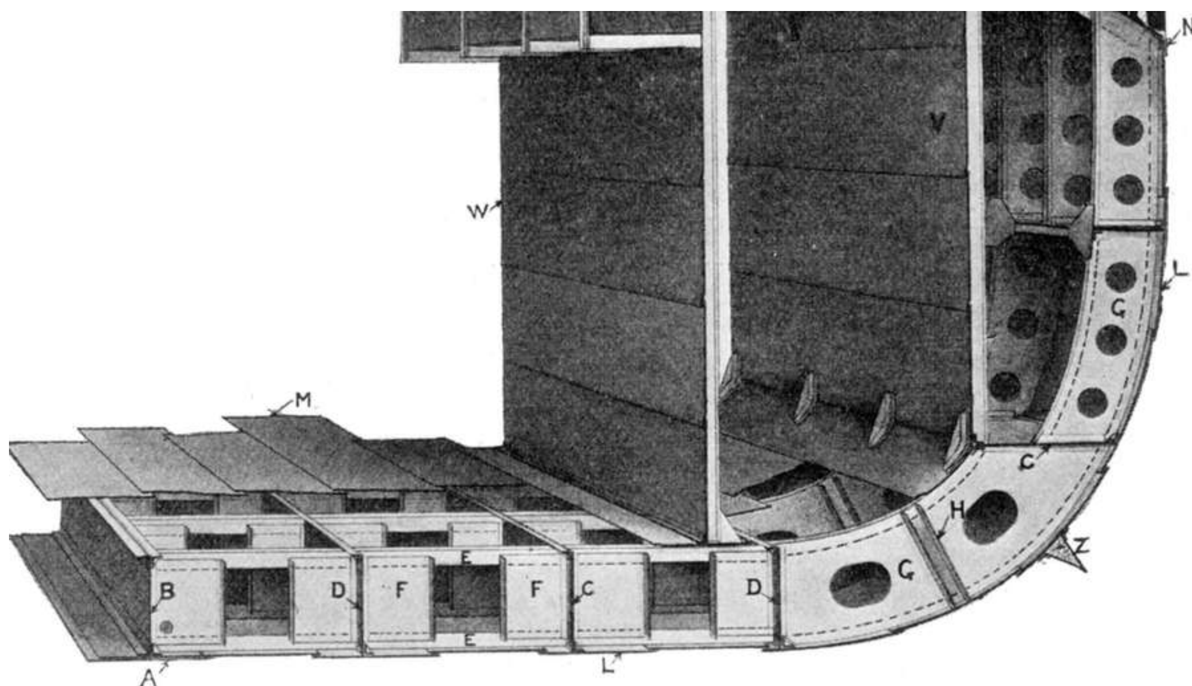


Fig. 4.—Midship Section of a Large Armoured Ship.

A. Keel plate.
B. Centre vertical plate.
C. Watertight longitudinals.
D. Non-watertight longitudinals.
E. Frame angle bars.
F. Flanged bracket plates.
G. Lightened plate frames.
H. Channel bar stiffener.
I. Frames behind armour.
J. Zed bar frames above armour.
K. Beams.
L. Outer bottom plating.
M. Inner bottom plating.
N. Covering plates to edge of armour.
O. Side armour.
P. Plating and wood-backing behind armour.
Q. Sheer strake.
R. Upper deck plating and wood planking.
S. Main deck plating.
T. Middle (protective) deck plating.
U. Watertight flat.
V. Wing bulkhead.
W. Coal bunker bulkhead.
X. Coffer-dam.
Y. Ammunition passage bulkhead.
Z. Bilge keel.

1900年左右的某艘装甲舰横剖图，主要的装甲部位以“O”标记，内部也有弯曲成型的装甲，用于保护引擎、弹药库和方向控制系统免受弹壳火星的破坏。（作者收藏）

球鼻形船首（ram bow）在战舰和巡洋舰中都很常见，通常在其中有巨大的锻造框架用以塑形。船首在古代也是武器装备的架设之处，如今到了19世纪中叶，又重新成为海军的火力发射点，因为人们相信，这样全副武装的铁甲战舰，以当今世界的武器火力来说，即便被近攻，也是难以伤及筋骨的。因此，在很短的一段时期内，

船首成了很多战舰的主要火力发射点，船首两侧都有防震带以做固定，增加结构的完整性。

整个船体结构由各式各样的铆钉连接固定而成，这大概是为了避免钻孔过多，影响表面的光滑度，有时候面板之间的连接处也会因为同样的原因摇晃或下沉。

钢铁船的造价要比木质船大得多，因此，到1914年，所有战舰的建造都集中到14座主要的造船厂中，毕竟它们拥有更多的设备。

根据规定，每艘船上都有小提琴手，便于孩子们跳舞，“鼓舞士气”。船上的警察负责“制止恶言和恶行”。按规定，违者判罚并不重：鞭刑只适用于“偷盗或者极不道德的行径”，笞杖“很少被使用”[注]。然而事实并非如此，1870年11月，查尔斯·汉弗莱（Charles Humphrey）在波特兰加入了“皇家博斯科恩”号（HMS Boscawen），“在船上学习纪律的那12个月，其中辛苦难以言喻。我们常常食不果腹，受鞭笞更是常事。我们的导师无比残暴，我估计，这大概是因为我们的船长也特别严格”[注]。

1859年，法国的包铁巨轮“光荣”号（Gloire）试航，拉开了世界范围的海军军备竞赛的序幕。在克里米亚战争中小试几艘铁甲炮船，以及商船多次改进为铁船后，法国首先在战船的设计上做出创举。英国不甘落后，很快建造出更为庞大威武的“勇士”号（Warrior），1860年，“勇士”号从泰晤士河畔的布莱克沃尔（Blackwall）下水。其排水量达到9 210吨，轮船几乎全部用铁建造而成，而“光荣”号只是包铁船。其框架与老式的木质船并无两样，同样装配了全套的桅杆，火炮也多置于船舷两侧。当然，这只是船建大变革的前奏，在之后整整30年间，船舶设计一直朝前发展。球鼻形船首很快被“勇士”号的后来者所取代，而其效力在1866年对战奥地利和意大利联军的利萨海战（Battle of Lissa）中得到了充分体现。与此同时，美国内战证明了将

火炮装载在炮塔上的优势，虽然在航船上建造炮塔并非易事。退而求其次，建造炮台舰（battery ship）也是不错的选择。在炮台之上装载几座重型火炮，炮台配有轨道，可以在射击孔之间移动。1870年建造的“上校”号（Captain）意欲在大帆船上建造炮塔，出航不久后却在比斯开湾（Bay of Biscay）不幸失事。1871年建造的“毁灭”号（Deva station）突破性地抛弃了所有风帆装置，其动力全部依赖引擎，也就意味着它的航行范围有限，更适用于海岸防御。10年之后，“上将”船级建造了更大的炮台，取代了过去的小炮塔，这种炮垛能比火炮更好地保护他们的弹药仓库以及前往仓库的路。在火力升温的同时，船体的防弹能力也在提升。技术发展到这个时候，船型已经繁多到不可能在战斗中保持战列队形。到19世纪80年代，现役的战舰包括如“勇士”号那样庞大的装甲舰，中央动力的铁甲舰，装甲撞击舰，海防舰，如“毁灭”号那样无桅杆的炮塔船，以及普遍炮台船。由于技术的发展不定，以及竞争对手不时研发出新武器，人们开始质疑海军保卫国家的能力。虽然为巩固海军基地，英国建设了帕默斯顿（Palmerston）要塞，但是此时，不得不承认陆军的重要性以及受欢迎程度要超过海军。

战舰中火炮不再分布于各层甲板，因此，之前将单层炮舰称为“护卫舰”（frigate）的方式就不再适用。在中型、快速且适用于远距离任务的战舰中，护卫舰逐渐被巡洋舰取代，后者更适用于巡视贸易航线，管理帝国。1875年下海的“香农”号成为英国第一艘防弹巡洋舰，19世纪80年代晚期，有保护措施的巡洋舰开始得到大量生产，其防弹措施以及分散的煤炉能够有效防御敌人的攻击。

自1863年起，英国海军开始每年巡视英伦三岛的各个港口。在以前，要想从英吉利海峡撤出这么多战舰，在战舰巡视完岛屿回归海峡之前，政府必然已经顶不住埋怨，站在危机边缘了。而如今，电报可以将召回的命令迅速传到各个港口，而蒸汽动力则可以让船只在任何气候条件下都能全速返航。

第一队巡视船队有装甲战舰和护卫舰共计5艘，在出发之前，“勇士”号的船长阿瑟·科克伦（Arthur Cochrane）在船员面前致辞，布置任务：

> 为了向民众展示大英帝国的新式海军，我们身负特殊的使命。在接下来的3个月中，我们需要巡视英格兰和苏格兰的东、西海岸，最终达到都柏林。民众可以上船参观，船员若有需要也可以准假上岸。毫无疑问，若有逾期未归或其他不端行为，定将严肃处置。(注)

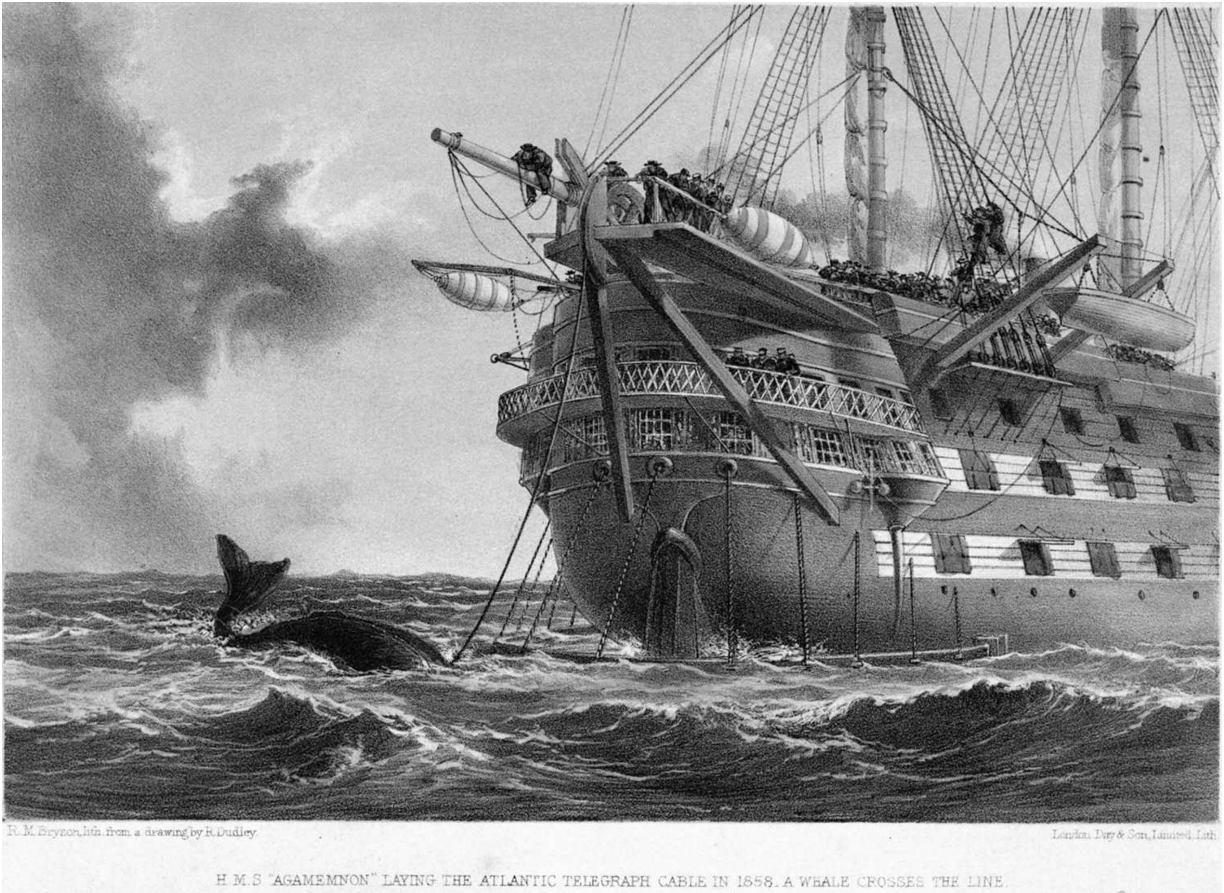
利物浦的市民真心爱戴海军，因此船队在此受到最为热烈的欢迎。当地40名船主每人捐出10英镑用以招待800名水手和200名海军陆战队员，因而仅仅登上“勇士”号参观的就多达5.7万人。有游客如此描述当时的盛况：

> 宽阔的白色甲板一如敞亮的街道，人们漫步其上，可以看到缰绳、木架、吊床以及扶手绳的制作过程。哨兵丝毫不受周边游客影响，依旧静静地巡视船身，我们走下楼梯，刚来到主甲板，就听见胆小鬼们的惊呼，以及飞禽的鸣叫。这些鸟儿所住的鸟笼宽敞，饲料精良，倒也怡然。大块的肉已经切完挂好，就待入锅。伙夫们在厨房中忙碌，准备着各种吃食——菜香四溢，让人胃口大开。(注)

这一时期，电报的出现掀起了通讯革命，电报通过摩尔斯电码能够发送即时信息。到1851年英国在加来和多佛之间成功建立起第一条跨越海峡的电报线路时，英国陆地上的电报网已经基本建成。之后在地中海深处也建了数条电报线，联系帝国殖民地的电报网也逐渐建起。最艰难却也最有用的电报铺设路段是跨越大西洋的那段，其中一条最短的路径连接了英国在爱尔兰和纽芬兰的属地，并与联系美国的电报网相连。1858年春，英国战舰“阿伽门农”号与美国护卫舰“尼亚加

拉”号（Niagara）在大西洋正中碰头，双方都载有足够铺设半个大洋的电缆。由于风暴，双方直到6月16日才完成对接，之后，两船分别向东、西方向前行，继续电缆铺设的工作。期间遭到不少的挫折，不得不多次返工，8月4日，“阿伽门农”号成功到达爱尔兰西南部的瓦伦西亚湾（Valentia Bay），17日，成功发送了第一封跨越大西洋的电报。但好景不长，电缆只用了20天就出现问题，停止工作了。1865年，布鲁内尔指挥巨轮“伟大的东方”号（Great Eastern）重铺电缆，这一次终于成功了。

电报在英国商业海运的发展中起到了至关重要的作用。尤其是在其主要竞争对手美国深陷内战泥淖、海运发展衰落时，英国逐渐垄断了世界船运。现在，商船分为定期船与不定期船两类，前者无论载人还是载物都有固定的路线和时间，后者则主要依赖电报的信息，在世界各地接单运货。蒸汽机的普及和发展在商用和军用两处速度无差。直到1884年，英国登记在册的汽船总吨位才超过了帆船，但是由于此后应用了新型的三胀式蒸汽机，大大节约了运输的成本，因此汽船迅速普及。到19世纪末，英国的汽船总吨位达到了700万吨，而帆船吨位总数只有200万吨，当然，汽船的工作量也极为庞大。



1858年在大西洋铺设电缆的战舰“阿伽门农”号，从图中可以清楚地看到船尾的装置在放置电缆，而突然出现并穿过电缆的鲸鱼让人大为紧张。（国家海事博物馆，PU6204）

自1846年废除了《谷物法》（Corn Laws）之后，自由贸易一直都是英国经济政策的核心所在。直到19世纪70年代，英国都是当之无愧的世界上唯一的工业大国。此时，英国对进口的依赖也远远超过以往任何时代，不仅仅是过去贸易中的奢侈品，粮食也成了英国进口商品中的重要组成部分。煤炭的出口成为英国经济中的重要因素，1856年，英国出口煤炭总数560万吨，到了1884年，总数达到了2 200万吨。

在战争时代，所有这些进口贸易都受到海军的保护。军事家察觉到打击、追捕私人劫掠的问题所在，他们推崇的是相对无趣的护卫工作。为了更好地执行护卫工作，海军研发、建造了巡洋舰，这种大型的战舰既能为船队提供有效的侦察服务，又能够在世界范围里宣扬国

威。与19世纪晚期的战舰一样，巡洋舰没有船桅，有防弹外壳，也载有各种火炮，体形狭长，因而速度极佳。巡洋舰一般配备数个引擎，4个烟囱，外形可能并不美观，却格外易于识别。

除了巡洋舰，英国海军还有一支队伍游弋于世界各地，周旋于大英帝国与殖民地间。在克里米亚战争中诞生的蒸汽炮艇，适用于诸如芬兰旁边的奥兰群岛（A。land Islands），或者克里米亚附近的亚速海（Sea of Azov）的浅滩或者狭小水域的战斗。战后，这种炮艇重获生机，成了大英帝国充当世界警察的助推器。当殖民地总督、领事或是一队商人用电报与附近的海军总部或伦敦联系、请求支援时，这种小炮艇就会被派出。在1857年到1861年这5年间，这一类请求达数百次，其中多数都得到了满足。当然，并不是每次出兵都带有侵略的性质，很多时候，其威慑作用要大过直接动粗。例如1858年2月，“艾丽丝”号（Iris）被派往新赫布里底群岛（New Hebrides）去协助调查一起谋杀案，显然，没有接受过相关训练的水手们定然是无助于侦案本身的。贸易部也申请派遣船只前往巴哈马的洛沃斯岛（Cay Lobos），协助建造灯塔；在前往赞比西（Zambesi）的探险中，戴维·列文斯顿（David Livingstone）也得到了炮艇的协助；而当新西兰的总督“检查当地居民”[注]的时候，原本在中国执行任务的两艘炮艇也前往支援。炮艇在构建“大英帝国治下的和平”中功不可没，其支持者曾经宣称，大英帝国所继承的是古代罗马帝国的伟大事业——将法律和秩序普及到所知的世界的各个角落。

英国海军同时还是欧洲尤其是地中海地区的重要政治因素。虽然在本质上，英国海军的组织是保守的，但是它常常被用以支持自由主义的外交政策。1860年，伟大的意大利领袖朱塞佩·加里波第（Giuseppe Garibaldi）在西西里成功领导了反对那不勒斯政权的起义。当他渡洋前往意大利大陆时，正是皇家海军的分舰队护送其左右，防止了那不勒斯海军的袭击。而在加里波第的领导下，意大利终于完成了统一。

这一时期，自巴尔干叛乱被土耳其镇压之后，欧洲陷入重大危机，着实让自由党的领袖威廉·格莱斯顿心生恐慌。当俄国陆军进攻土耳其时，时任首相本杰明·迪斯雷利（Benjamin Disraeli）领导的保守党，害怕俄国会在地中海地区获得海军基地，从而打破欧洲均势。因此，皇家海军派遣杰弗里·菲普斯·霍恩比（Geoffrey Phipps Hornby）率舰队穿越达达尼尔海峡（Dardanelles），以示警告。俄国未做反抗，双方在柏林会谈、协商。迪斯雷利称此为"有面子的和平"。

水手詹姆斯·伍德（James Wood）参与了在桑给巴尔（Zanzibar）阻截阿拉伯贩奴贸易的行动——当他发现奴隶们的生活本来颇为舒适，倒是在英国人的追捕中以及解放后反而要比身为奴隶时艰难得多时，也曾心生疑虑。(注)19世纪60~70年代同样也是海军成长的黄金时段，在此期间，从新西兰到多米尼加，从南非到埃及，英国海军进行了大约16次较大的军事活动。在这些战斗中，水手们经历了不同的战斗形式。"皇家沙王"号（Shah）上的军士威廉·詹金（William Jenkin）曾于1879年参加了与祖鲁军（Zulu）的战斗：

> 我们的侦察员早上6点的时候发现了敌军。我们得到"进入沟壕，所有人立刻到位"的命令。6点30分，祖鲁人以马蹄形的阵形前进，开始向我们进攻，人数大约在1 500到3 000人之间。敌人大约走到800码处时，我方的加特林机枪（Gatling）和6把冲锋枪（pdr）同时开射，却未能吓住他们前进的步伐。敌人勇敢又无知地前进，距离我们的沟壑不过30码，其中一人对着加特林机关枪投掷了长矛。(注)

单桅帆船和炮艇在设计上更为保守，使用的是木质船体，从而使船只即使缺乏造船厂的设备也能被修复。由于驻地煤炭供应不足，它们同时应用风帆和蒸汽动力。传统的水手和造船工人仍有用武之地，引擎舱内的专家则需要主动负责机械的维修与革新。

1869年，法国工程师斐迪南德·德·雷赛布（Ferdinand de Lesseps）开通了苏伊士运河，英国人一开始对此毫无反应，事后才意识到这条通往印度的航线有多重要。1875年，迪斯雷利从破产的埃及政府手中购买了运河大量股权。1881年，埃及军队起义，反抗外国列强。来年春季，一支欧洲联合军队前往埃及镇压起义。联军抵达亚历山大港，引起了当地群众反基督教的暴乱。7月，由8艘战舰和其他船只组成的一支英国舰队开始轰炸这座城市。水兵托马斯·霍尔曼（Thomas Holman）大致描述了这一轰炸："这个攻击从一开始就不公平，而且很快就结束了。我们几乎毫发无损，他们却损失惨重。"最有戏剧性的海军事件是炮艇"秃鹰"号（Condor），它到达港口并救下皇家海军军舰"大胆"号（Temeraire），之后又折回到马拉波特堡（Fort Marabout）外1 200码处，炮轰城镇，迫其投降。这场战役为它赢得了著名的"干得漂亮秃鹰"号（Well done Condor）的美誉，也铺就了其舰长查理·贝雷斯福德（Charles Beresford）的锦绣前程。托马斯·霍尔曼详细描述了袭击之后的情景：

> 在结束了水手的工作之后，我们不得不扣紧毯子和水瓶，小心翼翼地防备那些潜伏的阿拉伯小偷洗劫这座城镇。正因如此，我们让一个海军军官作为警察局长带我们登陆；又凭借机关枪、步枪以及刺刀，有时甚至是拳头，暴打了那些家伙一顿，让他们变得礼貌听话了一些。[注]

在一支军队登陆并在岸上打了几仗之后，英国将埃及划为自己的势力范围，至关重要的苏伊士运河也因此得到了保障。

由于现代军舰完全依赖引擎作为动力的来源，轮机工程官（engineer officer）的重要性也被不断突显。每一艘战舰或者是巡洋舰都带着几个现役的轮机工程官，尽管他们的地位与指挥这艘船、负责值守的执行军官并不等同。从1880年开始，轮机工程官在普利茅斯海

军工厂位于基汉姆（Keyham）区域的一所大学内接受完整而专业的训练。但是作为军官，和商船的轮机工程师不同，他们无意让自己的手沾满油污，因此新的课程应运而生。轮机技师都是直接从民间招募的熟练工，在岸上他们身份各异，上了船就都是水手或是伙夫。

> 在战船上，他们发现自己周围的人成长环境迥异，因此自己曾经觉得习以为常的言行在他人眼中可能格外难以理解，反之亦然。注

1869年，旅居奥地利的英国人罗伯特·怀特海德（Robert Whitehead）向世人展示了他的自推式鱼雷，海军的技术优势受到了威胁。鱼雷经由小而快的战艇发射后，可以在水下击中大型船舰，并造成毁灭性的伤害。为了应对挑战，从1876年开始，英国加强了主力舰对鱼雷的防御功能，也加速建造了自己的鱼雷艇，从而武装了一支新型的海军。鱼雷艇非常小，最多只能承载25人，它没有独立的指挥权——有一些被设计成救生艇一样装载在主力舰上。

19世纪中叶，帝国主义尚未受到广泛推崇。1859年，《劳军联合杂志》（United Services Magazine）刊载了一篇题为“与大英帝国签订契约的必要性”（On the Necessity of Contracting the British Empire）的文章。1864年，科孚岛（the island of Corfu）回归希腊。然而，海军仍然在海外广设基地，而如今，所有战舰都需要燃煤。百慕大群岛、香港、哈利法克斯（Halifax）、直布罗陀海峡、牙买加、好望角、阿森松岛（Ascension Island）、亭可马里（Trincomalee）、温哥华还有悉尼都见证了海军的存在和发展。

帝国主义在19世纪的最后几十年受到了推崇，程度更甚以往。“沙文主义”这一词出现在1877年到1888年的俄国危机（Russian Crisis）中，伴随着音乐厅中的歌声回荡：

战争非我本意，但面对沙文，参战义不容辞；

我们有船只，我们有人力，我们也有钱……

所有的阶层和许多不同的政治群体都联合起来支持帝国主义。激进的约瑟夫·张伯伦（Joseph Chamberlain）是伯明翰的市长，他转而投身保守党来支持帝国的事业。从极左派开始，准马克思主义者社会民主联盟（the quasi Marxist Social Democratic Federation）的亨利·迈尔斯·海因德曼（H.M.Hyndman）相信大英帝国的前景大好，同时，他也认定强大海军是帝国伸张的臂膀。人们从来都不曾质疑海军在国防中的作用，而到这个世纪末为止，大家也基本相信正是海军创造并保卫了大英帝国。由于轮船在内河的应用以及之后铁路的铺建，使得殖民内陆成为可能。与此同时，原先殖民地竞争中落后的新兴德国，此时也叫嚣着分一杯羹。由此开始了1884年到1885年的“瓜分非洲”（Scramble for Africa），此后这片大陆的大多数剩余地区都被欧洲列强瓜分、占领了。

自克里米亚战争结束以来，海军曾一度偃旗息鼓，行事低调。大多数在国外服役，不再受到媒体和议会的重视。但是到19世纪80年代，情况发生了改变。当新兴的国家开始追求海军力量（naval power），英国便不再坐享当年遥遥领先的辉煌。威廉·托马斯·斯特德（W.T.Stead）——新新闻主义（new journalism）的倡导人之一——在《波迈宪报》（Pall Mall Gazette）上发表了一系列名为“关于海军的真相”（The Truth about the Navy）的文章。斯特德从威廉·格莱斯顿的一个评论中获得暗示，而格莱斯顿1880年成功当选更是指明了发展的方向。格莱斯顿曾说，英国的力量“不在于与强大的军事国家结盟”，而“在于它的海军——一支足以媲美欧洲所有海军——力量的强大与卓越”。斯特德则反驳说，从殖民扩张以来，对海外贸易增长的依赖，以及他国海军的壮大使英国格外易受攻击。蒸汽舰队对海外各地装煤港的依赖尤其令他担心：这些装煤港多半都处于毫无防备的状态。他的

海军联系人是炮舰“卓越”号（Excellent）上年轻的舰长约翰·费舍尔，在他看来，费舍尔是“可以和纳尔逊媲美的人”。斯特德所贡献的不是包含了少许真相的新闻，在他的启发下，民众敦促政府增加了350万英镑的海军预算。注英国海军这才迈开了新一轮的革新步伐。

---

1. Mark Kerr, The Navy in My Time, London, 1933, p.9.
2. Navy Estimates, in Brassey’s Naval Annual, 1887, p.531.
3. Sam Noble, An Autobiography, London, 1925, p.2.
4. Caledonia Journal, 1939, p.23.
5. National Archives, ADM 1/6084.
6. Baynham, Before the Mast, op.cit.， p.179.
7. John Wells, The Immortal Warrior, London, 1987, p.125.
8. John Winton, Hurrah for the Life of a Sailor, London, 1977, p.196.
9. Antony Preston and John Major, Send a Gunboat, London, 1967, passim.
10. Lionel Yexley, The Inner Life of the Navy, London, 1908, pp 90-91.
11. National Maritime Museum Manuscripts, MSS/73/669.
12. Baynham, Before the Mast, op.cit.， pp 127-128.
13. National Archives, ADM 1/6388, para 86.
14. Frederic Whyte, The Life of W.T.Stead, New York, 1925, pp 145-152.

第15章
战争之路

1889年，英国深感他国大兴海军的威胁，为确保英国的海上优势，议会通过了《海军防务法案》。经由这一法案，皇家海军得到拨款，以保证达到“双强”标准（the two power standard）——皇家海军舰队的总吨位必须超过世界上两支最强大海军的吨位之和。海军军备竞赛由此拉开，接下来的25年见证了英国舰队的迅速膨胀。舰队扩张的第一位反对者就是经验丰富的老首相威廉·格莱斯顿。1894年，84岁高龄的格莱斯顿第四次也是最后一次提出退休，以示抗议扩军。他坚持：“这样的军备竞争必然导致欧洲的大灾难：军备建设完成之时也就是狼烟四起之日。”注

美国海军舰长阿尔弗雷德·赛耶·马汉（A.T.Mahan）出版了《海权对历史的影响》（The Influence of Sea Power upon History），其中观点与英国议会不谋而合。马汉竭力劝说美国当局投入更多的钱建设舰队。但是他所列举的史实例证，除了个别经典海战以及1571年勒班陀海战（Battle of Lepanto）之外，主角均是英国，而荷兰、法国、西班牙轮番成为英国发展的垫脚石。他坚信唯有掌控海洋才能赢得不朽，提出只有海军强大才能确保国家的昌盛繁荣。他声称法国在军备竞赛中恰恰显现了它这些年来的荒废和无用，海上力量的本质在于强大的海战舰队。马汉的作品在英国、德国和日本大受追捧，他被看作“新海军至上主义”（new navalism）的鼻祖。也有人辩驳说，在铁路蔓延、陆地开放的时代，海军力量的重要性已经锐减，而潜水艇的发明和使用给军备竞赛带来了新的生机。但是之后的事实证明，以潜水艇作为主要海上武器的国家在两场战争中都失败了；而20世纪的国际争端（包括冷战），赢家靠的都是海上力量而不是陆地力量。

这一时期最大的海军灾难发生在1893年黎巴嫩海岸，“坎珀当”号战舰偶然撞沉了皇家海军舰艇“维多利亚”号（Victoria）：

> 桅杆、船体碎片四射，使得那些有幸逃离船体的人也受了伤，在波涛汹涌的海水中挣扎求生。之后，小艇上的我们接到命令，开始援救水里的官兵。又一阵浪潮涌来，水面如热锅滚水一般汹涌，夹带着船体的残骸，增加了救援的困难。就在小艇几码以外的地方，我们眼睁睁看着亲朋伤势严重，支撑不住，逐渐被海水淹没，却无法越过残骸将其救起。注

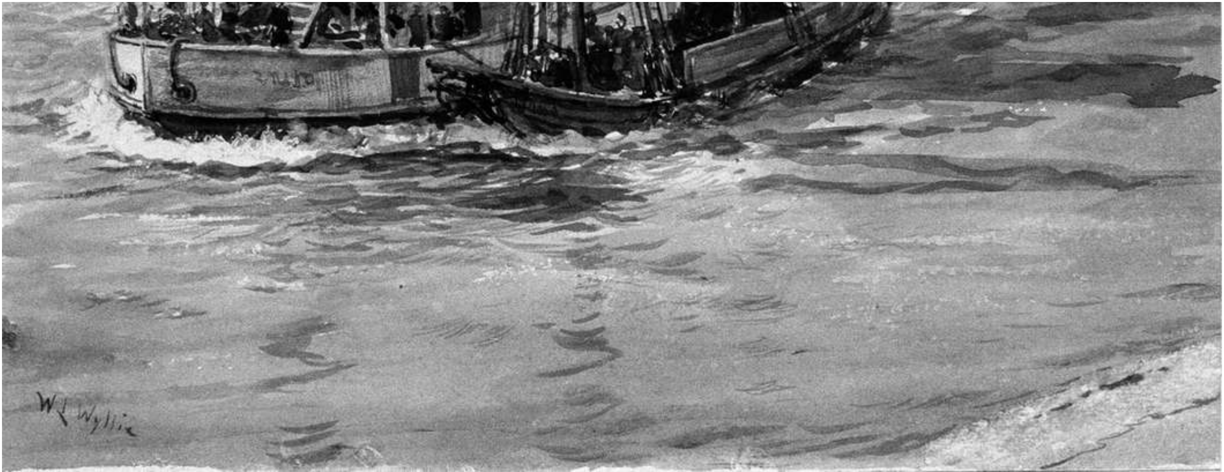
这一灾难不但激起了人们的无限怜悯，更成为指摘舰队管理系统松散的铁证。负责舰队管理的海军中将乔治·泰伦（George Tryon）也在这场灾难中不幸丧生。少数幸存的军官出庭军事审判，免除了海军少将艾尔伯特·马卡姆（Albert Markham）的罪行，虽然马卡姆确实没有及时、主动地采取措施，甚至有逃避责任之嫌。与18世纪中期无异，现在的军事法庭依然强调固守舰队纪律的重要性，造成了严重的集权化。日后，海军将会为此付出昂贵的代价。

帝国的事业仍在继续，温斯顿·丘吉尔——当时还是一个年轻军官兼战地记者——在1898年杰纳勒尔·基钦纳（General Kitchener）的远征中看到炮艇沿着尼罗河冲出一条血路：

> 大约是11点钟，炮艇逆流而上，到达尼罗河，现在正与两岸敌军的炮台交战。整整一天，震耳的枪炮声从未停歇，从山脊上鸟瞰战场，在煤炉的黑烟和火炮的白烟交错中，我们看到战舰正吐着蒸汽缓缓逆流向前。堡垒上近50门大炮顽强地抵御着，但是英国炮手准度无敌、火力威猛。炮孔被粉碎，德维斯炮也被摧毁。注

在此阶段，英国最大的战争是和布尔人打的。布尔人是南非的荷兰人，为了逃避英国的统治而搬到德兰士瓦（Transvaal）和奥兰治自由邦（Orange Free State）。与45年前的克里米亚战争一样，这一场战争中，海军依然难以大展拳脚。在第一年的战斗中，陆军由于失误，备受责难，而海军却以充沛的精力和主动开炮的行为赢得赞赏。在围攻莱迪史密斯（Ladysmith）的战役以及许多其他战役中，能与德国提供给布尔人的“长射程大炮”（Long Toms）相媲美的只有海军的12磅、6英寸口径的火炮了。





1898年，杰纳勒尔·基钦纳将军远征中尼罗河时，用海军的炮船拖着当地的帆船逆流而上。每一艘炮船都配备了各种武器。（国家海事博物馆，PW2118）

由于英军在海上的绝对优势，从来没有其他外国势力敢于代表布尔人与英军一较高下，但处于劣势的布尔人毫无疑问得到了全欧洲的同情。人们（特别是德国）大肆报道英军对布尔人的暴行，其中甚至不乏夸张之作。受到如此敌视，英国人颇感震惊，他们发现自己“光辉孤立”（splendid isolation）的外交政策并不像预期的那样成功。1899年秋天，德国人通过了新的《海军法》（Navy Law），旨在将他们现有的舰队规模扩大一倍，即便如此，也不足以转移欧洲大陆群众对英国的敌视。1903年，厄斯金·奇尔德斯（Erskine Childers）出版了他的小说《沙岸之谜》（Riddle of the Sands），此举更是火上浇油。故事讲述两个勇士驾驶帆船阻止了德国侵略英国的计划。英国人原本对俾斯麦（Bismarck）领导的1871年的德国革新并无敌意，但是德国意识到自己在殖民地竞争中落后，着实需要与其他列强争上几寸立足之地。对德国来说，拥有一支强大的舰队只是提升国家实力和地位的一方面；但对英国来说，德国如此扩军定是将自己当作假想敌，是要在贸易和殖民问题上与自己一争高下的信号。

两个发明家大大推动了海军的发展。1897年，查尔斯·帕森斯（Charles Parsons）带着他的船“涡轮机”号（Turbinia）来到维多利亚女王的钻石婚纪念阅舰式上，向众人展示了新型的蒸汽动力。帕森斯

所研发的涡轮机代替汽缸的上下运动，其中的高压蒸汽形成旋转运动。他成功地吸引了人们的注意力，不久之后，海军的驱逐舰都由涡轮机提供动力了。约翰·菲利普·霍兰（John Philip Holland）和帕森斯一样都是爱尔兰人，但两人对大英帝国的事务持完全相反的观点。霍兰是个美国人，其研发的“芬尼亚·拉姆”号（Fenian Ram）——第一艘实用潜水艇——光看名字就知道他同情哪方。1901年，极端讽刺的是，英国政府恰巧在德国建造它的第一艘U型潜水艇（U boat）之前，定制了英国的第一艘潜水艇——“霍兰1号”（Holland No.1）。如此的技术飞跃让海军中诸多高级官员都意识到，潜水艇作为战争武器具有极大的发展潜力。

1904年，海军上将“杰基”·费舍尔（“Jackie”Fisher）成为第一海务大臣，统领英国海务，其首要任务就是削减开支。很快，他就开始处理遍布帝国的炮艇舰队。他将这些炮艇分为四类：“战斗船”包括所有现役的战舰、巡洋舰和驱逐舰；老式的巡洋舰和鱼雷艇“其价值令人怀疑”；有很多“就战斗而言，完全无用的船”，它们可能难以成为补给舰，需要“仔细考虑（归属）”；还有“完全无用的船”，它们“毫无用处！毁了就行！”[注]。1907年的皇家联赛中，一大亮点就是野战炮比赛（filed gun race）。来自查塔姆、朴次茅斯、普利茅斯的海军师代表把枪炮拆散，带着零部件越过一系列障碍。这种比赛早已过时，因为费舍尔的新海军并不热衷于此类战事；水手集中在本国周边的海域，强大的舰队被用于保家卫国。

事实上，相较于其他海上强国，英国海军以及广大群众格外痴迷于船只尤其是战舰的数量。为了满足公众对海事的热情，1895年英国成立了海军联盟（Navy League）。联盟的宗旨就是吸引所有阶层，尤其是工人阶层组成的、有和平主义倾向的社会党派。需要指出的是，此时英国大多数粮食和原材料都依赖进口，所以对海域的控制比以往任何时候都重要。在接下来20年中，这一政策大获成功。

到目前为止，船只拥有型号各异的武器装备：12英寸和13.5英寸口径的火炮具有超长的射程和强大的打击力；6英寸的火炮具有更高的射击速率；轻型霍奇基斯机枪（light Hotchkiss guns）能有效对阵鱼雷艇；而9.2英寸的火炮刚好能够穿透19世纪90年代最新的装甲。费舍尔曾说，一个战舰拥有“所有口径的枪炮”，就好像“身处诺亚方舟之上”[注]。舰长珀西·斯科特（Percy Scott）提议枪炮齐射，用以观察炮弹的落点，如有需要，可以调整。如果所有的火炮口径相同，这一提议不难实现。费舍尔遂决定将这一提议应用于新的战舰设计中。新型战舰将装载10座12英寸口径的火炮，其中一座用于抵御鱼雷袭击的二级炮台。为了提高舰船行进的速度，费舍尔还为军舰配备涡轮发动机，正如他时常引用的，或者说错误引用的格拉斯女士（Mrs.Glasse）的那句烹饪名言：“先得抓到兔子。”被命名为无畏战舰的新型战舰只用了1年时间就得以完成（以往战船建造耗时3年左右）。1906建成的无畏战舰与现役的任何主力舰相比，速度更快、火力更强。自此以后，其他战舰难逃被淘汰的厄运。不久的将来，海军的实力将由舰队中无畏战舰的数量来衡量。就像费舍尔希望的那样，德国人措手不及。德国在18个月后才研制出他们的无畏战舰，由于德军使用的是往复式动力机，火炮火力也不及英军，因而依然难以抗衡英军。

事实上费舍尔最先属意的并不是无畏战舰。他清楚地意识到英国对粮食和原材料进口的高度依赖，他想要打造的巡洋舰，要能打败任何敌人在远海中带来的任何威胁。当时，装甲巡洋舰几乎已经和战舰一般巨大，但是现在费舍尔设计的巡洋战舰（battlecruiser）拥有无畏战舰的武器装备，但是速度更快、航程更远——要达到这一目标，只能使用更轻的装甲。这类巡洋战舰的前三艘都属于“无敌”级（Invincible class），到1908年就停止建造、使用了，而无畏战舰到现在仍在服役。但是很快，费舍尔一反其精明的决断，着迷于建造更多的无畏战舰。

无畏战舰的建造淘汰了英国积聚多年的大量老式战舰，这新旧交替的当口倒是给了德国人一些追赶的机会。海军军备竞赛的新阶段就此开启，不久后，这轮竞赛将人尽皆知。自由党执政时期致力于削减海军经费，推进一系列社会改革计划，其中就包括国民保险制度和退休金制度。1909年，海军联盟组织了游行示威，要求建造更多的无畏战舰，民众高呼口号“8艘战舰，急不可待”。西尔维娅·潘克赫斯特（Sylvia Pankhurst）——妇女参政权论者中最激进的一员——发行了名为“妇女的‘无畏’号”（Women’s Dreadnought）的报纸，当她转投工党（Labour politics）时，她把报纸重新命名为“工人的‘无畏’号”（Workers’ Dreadnought）。海军建设的经费和社会改革给英国带来了很大的经济负担。劳合·乔治（Lloyd George）1909年提议对富人增税，被上议院否决了，这引发了宪政危机，斗争的结果是上议院的权力被压制。自由党在传统上是反对军备上的巨大开销的。温斯顿·丘吉尔成为海军大臣之后，他的表妹写信给他：“你现在越来越像个纯粹的‘海军军人’了，你忘了你要在自由党中成为一位伟大领袖、建功立业的理想了吗？这太危险了。”[注]她的预言是准确的，丘吉尔最终回到了保守党，自由党在这之后一蹶不振，再也没能上台组阁。

基尔维斯顿男爵——约翰·费舍尔（1841~1920）

费舍尔出生于锡兰，据散布的流言称，他有中国血统。其父曾是当地陆军上尉，但是不久后转行种植咖啡豆，从此不再过问费舍尔的生活。费舍尔6岁的时候被送回英国，由其祖母抚养长大。1854年费舍尔加入海军的时候，海军学员还没有开始在达特茅斯受训，而只是在装备简陋的帆船上进行简单的练习。这种训练显然是不够的，后来远征波罗的海、与俄军的交战就证明了这一点。在其日后的职业生涯中，费舍尔一直是先锋的形象。在第二次鸦片战争结束当口，他任英军代理上尉，参加了1859年第二次大沽口之战。

回到英国后，他以优异成绩通过了航海考试，在“杰出”号（HMS Excellent）上表现出了惊人的炮术天赋。这为他赢得了新“勇士”号上射击指挥官的职务。此外，他还特别学习了地雷知识，后来成了鱼雷研制的倡导者。1874年，他得到机会，成为前往位于阜姆港（Fiume）的怀特海德工厂进修的军官之一。升任上校后，费舍尔麾下有数艘新型的装甲舰。他还常常作为旗舰船长直接听命于海军上将的指挥。1882年，费舍尔参加了轰炸亚历山大港的行动，但由于不幸感染了痢疾，他不得不离船上岸，后来耗时4年才得以痊愈。他在出版界结交甚广，在1884年的海军恐慌中，费舍尔小心翼翼地给他们泄露了一些机密。后来他出任海军部海军军械署署长，负责在舰队的武器装备中增加速射炮的数量，以应对鱼雷艇的威胁。1894年，他升任海军中将，成为英国在西印度群岛地区的总指挥。在与法军的冲突危机中，费舍尔大胆计划、行动，救出了被错误地关押在恶魔岛（Devil’s Island）上的德雷福斯上校（Captain Dreyfus）。

1899年，费舍尔受命指挥地中海舰队，直至今日，这在海军中仍是最高的肯定和荣耀。在任期内，他改进了舰队的武器和战斗策略，却与当时的副将查尔斯·贝雷斯福德（Charles Beresford）相处并不融洽。甚至有一次，在马耳他的大哈伯岛（Great Harbour），在岸上官兵的众目睽睽之下，他下令贝雷斯福德绕道，重新靠岸。1902年，费舍尔任职第二海务大臣，主管海军人事局，进行了诸多改革，其中就包括著名的塞尔伯恩方案（Selborne Scheme），正是这一方案让轮机工程师得以加入海军的管理层。

1904，费舍尔又升任第一海务大臣，上任初期的工作任务在于削减海军开支。虽然也曾对用潜水艇作为国防主力的想法心动，但他最后投资建设的还是无畏战舰，而且对巡洋战舰更为偏爱。虽然费舍尔好战和寡言的性格让他树敌无数，但这不能掩盖他那些种类繁多的改革对英国海军的贡献。热爱、支持费舍尔的人被戏称为身处“鱼塘”（Fishpond，因为“Fisher”有“渔夫”之意），而由贝雷斯福

德领衔的反对者被斥责为“反动分子”（reactionary），虽然贝雷斯福德自己也有不少奇思妙想。

1910年，费舍尔从海军部退休，但是“一战”爆发数月后，他又被丘吉尔劝回，重掌海军。但是即便机构大如战时的海军部，也容不下两个自负的灵魂，1915年，费舍尔因不满远征达达尼尔一事，再次辞职。他投身专事研发的部门，亲自操刀ASDIC（潜艇探测器）的研发，最终ASDIC成了“探测潜艇”的代名词。即便到今日，费舍尔还是人们的争论焦点，其对海军改革的重大贡献和他破坏团结的领导方式让他毁誉参半。

随着军备竞赛的激化，新建的无畏战舰吨位也在不断增加。无畏战舰本身装备12英寸口径的火炮，排水量达到17 900吨。1909年订购的“猎户座”级（Orion class）“超级无畏战舰”（super Dreadnoughts）排水量达22 000吨，火炮口径也升级到13.5英寸。建于1912年的“伊丽莎白女王”级（Queen Elizabeth class）排水量33 000吨，火炮口径15英寸。到1914年8月为止，皇家海军有40艘无畏战舰和巡洋战舰，或在建造中，或下了订单准备建造，这是一笔巨大的财政开支。无独有偶，在珀西·斯科特的领导下，提高海军炮击精准度成为硬性指标。舰队的炮击结果公布出来，《喷趣》（Punch）用漫画进行炫耀，图中，“大不列颠”（在这里是女神而非船只）向威廉大帝（Kaiser Wilhelm）展示了英国炮舰的射击准确率从1904年的42%提升到1906年的71%，威廉深感震惊——这可能是海军演习第一次也是唯一一次受到新闻界如此重视，版面几乎与体育活动等重。但军备竞赛远未结束。1905年，日本在对马岛（Tsushima）战胜俄罗斯，充分证明了远程炮击的价值，指挥系统也得到了改进，船上只要有一座发射塔就能控制所有火炮向目标开火，精准度大大提升。不幸的是，海军部选择使用由上尉弗雷德里克·德雷尔（Frederick Dreyer）研发的火力控制系统，而不是

由才华横溢的业余发明家查尔斯·波伦（Charles Pollen）开发的一个更优越的系统。

自1911年起，温斯顿·丘吉尔开始担任英国海军大臣，他清楚地意识到下层船员日益增多的问题：

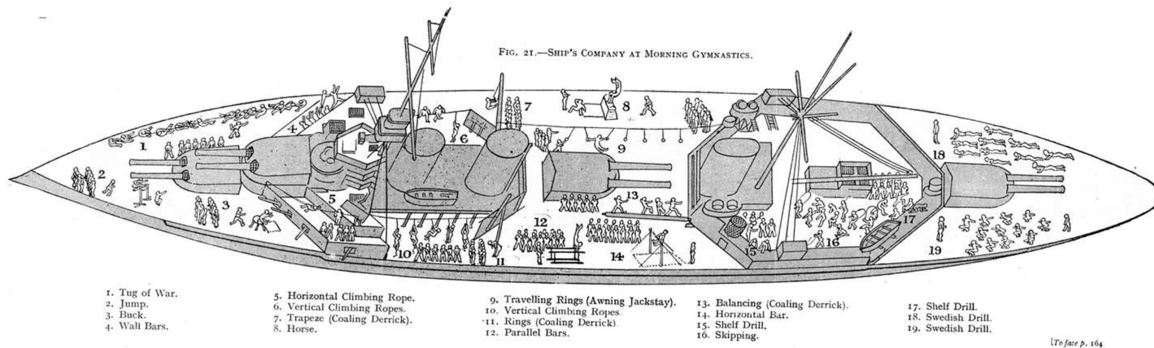
> 水手的生活异常艰苦。相较于12年前或14年前，如今在一艘战舰上服役不仅艰苦，而且更不舒服。年轻的水手不再有机会巡游世界，他们只认识北海及其沿岸的几处战用锚地。现代军舰的构造作为一个居住场所来说，既不舒服，也不健康。船上不再有专门用来娱乐的房间，也没有任何设施可以用来休息、保护隐私、提供乐趣。水手们唯一可去的地方就只有混乱的甲板，在那儿和其他数百名十六七岁的少年混在一起。他们若想寻个地方安静地读书写字，基本上是不可能的。由于船体的防盾甲被置于上层甲板，水手们只能依靠人工照明和通风设备生存。水手们若是想要吸烟或者看见日光，需要到甲板上面去，甲板之上连个荫蔽处都没有。若在海外执勤时，遇到的多是朗朗晴天，那这样的条件还能忍受。但是身处大英本土和北海范围内最先进、最精良的战舰之上，又在军备竞赛愈演愈烈、船建日新月异之时，水手和司炉工人要想在战舰上过得舒适，完全是痴人说梦。[注]

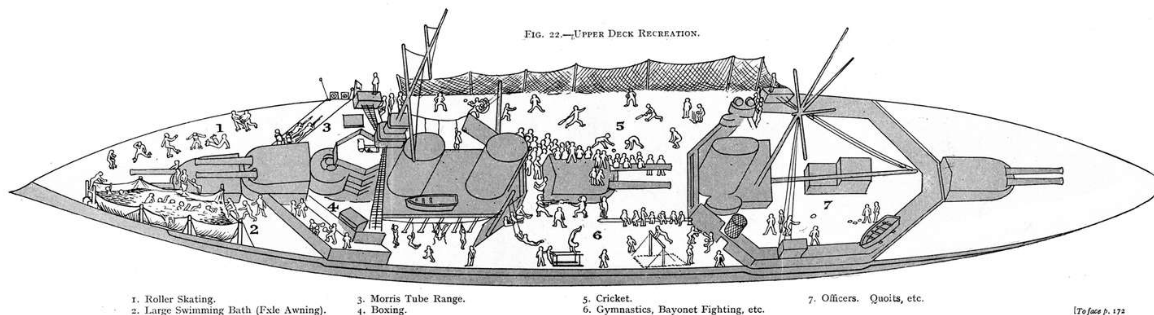
海军帆船的淘汰和消亡最终导致了传统水兵的认同危机。正如1903年海军大臣在下议院引用的那段话：

> 现代舰队上的一切都由机械完成，我们有蒸汽、液压（hydraulic）、压缩空气、电，而在不久的未来，硝化甘油（explosive oil）和液态空气也会被加以应用。我们的战舰不单单是由机械推动，更是由机械控制的。其主要的武器——火炮和鱼雷——都由机械操作。船员们靠机械照明；他们在船上吃、喝、洗刷用的水都是由机械提供的。老式的通话管（voice pipe）现在被电

话取代。过去，海军上将给舰队下达指令，白天靠人力挥舞旗子，晚上用照明设备传达，现在可以使用电力，即通过无线电报机和电动闪光信号灯（electric flashing signal lamps）来传达。曾经必须手写的命令，现在可以用打字机打印或印刷机印刷。以前海军上将要去另一艘船，需要靠手拉的驳船引渡，如今他能够乘坐蒸汽船轻松抵达。锚以前用手拉起，现在则靠引擎带动升降。以前海员的肉类食物来自船上饲养的活牛，如今屠宰切割完毕的牛肉被储存在船上的机械冷冻箱内。如果船上失火了，会由蒸汽泵扑灭；如果船体出现漏洞，蒸汽泵也能控制水量。船上甲板间用来呼吸的空气也由机器驱动的风扇提供。㊟

海军中的职业分工越来越细，这反映在水手佩戴的徽章之上。海军士官佩戴的徽章是交叉的锚或者一个顶着王冠的锚，一等兵佩戴的是一个锚。水兵也会因为一段时间的优秀表现被授予V形臂章，这就足以让他们骄傲的了。能得到三个徽章的水兵定会成为传奇，因为他至少需要服役13年，在此期间一直表现良好，无违规记录，也从不追求晋升。那些在“杰出”号或者其他炮兵学校受训并通过考试的人将佩戴枪炮徽章。但是1890年出现了大量的新徽章，鱼雷兵最终从炮手中分离出来，战舰上病房里的侍卫、通讯兵、海军的警察技工（naval police artisans）和健身教练也都有各自专门的徽章。自1900年以来，随着帆船的淘汰弃用，水手们也没了运动项目，健身教练因而变得越来越重要。费舍尔在1903年曾写道：“与其他国家相比，在体育锻炼方面，我们就像‘树林里的婴孩’，体育锻炼对健康和身体发育都至关重要。看看我们干瘪无力的水手和大腹便便的海军士官们。”㊟





由于帆船的弃用，水手必须在空间狭小的船上找机会健身。威廉·詹姆斯中校于1910年至1913年间，为无畏战舰“海王星”号（Neptune）和“玛丽女王”号（Queen Mary）做的一些锻炼计划图。选自《新战舰组织》（New Battleship Organisation，作者收藏）。

在这期间，海军内部的阶级分化越发明显、僵化。在纳尔逊的时代里，水兵获得军官委任是常事，一来是因为他们多数是从商船上征募来的，二来其中不少人都受到过良好教育。这种情况到维多利亚时期就很少见了，普通授衔的士官长晋升到上尉，这一过程已经艰难且缓慢了，一般到了这个位置，他的年龄也大了，再难有所作为或者获得晋升。然而，军官委任成了达特茅斯学院学员的特权，但是那里的大门只对有钱或有海军关系的人开放。亨利·卡珀（Henry Capper）发起了一场抗议运动，要求对下层水手开放晋升军官的渠道。某个中尉的母亲曾对他说：“从个人情感上说，我对你这份求晋升的渴望深感同情。但是孩子啊，你选择了错误的行当。海军是属于我们的，你想要赢得你所要求的委任状，那就等同于剥夺我们的儿子或侄子与生俱来的权利。”[注]费舍尔也曾尝试给有前途的年轻海员授予官衔。1912年，丘吉尔启动了一项训练计划，被选中的水手可以从小接受军官训

练，但是下层水手的生活环境根本不适合学习，因而通过这一计划获得军衔的人数一直不多。

19世纪90年代，海军开始向岸上转移。议会出资，在查塔姆、朴次茅斯和普利茅斯等主要基地建造岸上兵营，取代了大部分从纳尔逊时代就留在那里的废船。这个时代留给现代最伟大的纪念就是位于达特茅斯的海军学院，学院的选址可以俯瞰这个城镇，取代了当地老旧的木质战列舰。学院气势恢宏，可以与朴次茅斯新建的军官食堂一比高下；学院建筑呈现出佛兰德的风格，内设炮塔以及托斯卡纳风格的入口走廊。在里面，宏伟的楼梯旁镌刻着英国海军历史上的伟大胜利，给每个参观者留下深刻的印象。院内还有一个不错的餐厅，屋顶是木拱悬托梁的结构，和许多由海事艺术家威廉·莱昂内尔·怀利（W.L.Wyllie）创作的战争场景。

费舍尔决定让工程官加入海军军官的队伍。根据塞尔伯恩方案，自1903年起，包括皇家海军陆战队（Royal Marines）的所有军官都要接受训练，之后他们就能成为机械、航海、射击方面的专业人才。当他们获得更高的军衔后，他们都能指挥战舰，甚至有可能晋升为海军上将。但是这项计划最后失败了，工程师仍然是游走在海军边缘的专家。

相较于老式发动机，涡轮发动机的燃油效率并不算高，而且它们的大马力需要消耗大量的煤，而煤是需要由船员人工运送的。正常情况下，船每次执行完任务，就要回来重新装煤，但往往这时候船员已经疲惫不堪了。装煤是一项肮脏、辛苦的工作，几乎船上的每个人都要参与其中。就像指挥官威廉·詹姆斯（William James）曾写的：“有一句格言总是对的：每一个在场的灵魂都应该为大量装煤做出这些贡献。”(注)

司炉工人的生活一直很苦。新建的战船也需要大量的司炉工人给火炉添煤。到1910年左右，海军中他们的人数甚至超过了水兵。他们的招募标准更低，而且不需要接受海员的纪律培训，这就容易引起问题。1906年，海军上尉克拉德（Collard）负责一队不太听话的新司炉工人，他命令这些司炉工人“跪着”走（go‘on the knee’）。这本是一个再正常不过的海军命令，这么做可以让后排的人更好地看见前面发生了什么。但是克拉德用这一招惩罚他们，而且据说态度极差。司炉工人拒绝服从，在朴次茅斯掀起暴乱，其中受伤人数过百，海军陆战队被调来重整军纪。而这只是1900年到1914年之间至少24起暴动或“集体无纪律行为”中的一起，但是这一次暴动得到了最多的媒体报道，甚至还登上了《纽约时报》。[注]

技术的发展可以减少船只对司炉工人的依赖，不过这样的发展还需要很长时间。众所周知，对蒸汽机来说，石油是比煤更有效的燃料。同样重量的燃料，石油更持久、性能更好，用石油的话，船只加速更为便利，还免去了人工装煤的辛苦。只要把加油器靠过来，几个司炉工人就能完成管道连接，燃料就被灌到船里了。这也大大提高了在海上给船只补给燃料的可能性，但是在当时这种可能性还没有被充分开发利用。石油燃料可以很容易地在船上运输、转移，而且它可以被贮藏在几乎任何隔间里。这就意味着船只不再需要大量的司炉工人，所以司炉工人的数量会大幅减少，他们可以专门从事器械的维护和修理，住宿的空间就被大量节省下来。石油也有其弱点，它不能像煤一样抵御敌人的炮火，而且需要进口，这对英国的战略具有长远的影响。丘吉尔和壳牌石油（Shell Oil）的创始人马库斯·塞缪尔爵士（Sir Marcus Samuel）协商，并和英国—波斯石油公司（Anglo Persian Oil Company）签订了保证石油供应的协议。所有的造船厂都在造燃油贮存柜，新船都是以燃油要求建造，旧船也依次进行改造。

自1905年以来，一系列的国际危机造成局势紧张，其中大多数都与海洋相关，尤其是1911年德国派遣炮舰“豹”号（Panther）去强占摩

洛哥。而正是占领摩洛哥这一事件导致了最后的危机。奥匈帝国皇储弗朗茨·斐迪南大公（Archduke Franz Ferdinand）在萨拉热窝被暗杀，奥地利要求塞尔维亚人对此负责。这就将塞尔维亚的保护者俄国，以及之后与俄国建立同盟的法国卷入其中。英国和法国、俄国只是协约国而非正式建立同盟，眼下没有义务参战。但是德国计划在“俄国压路机”（Russian steamroller）通电之前击败法国，而唯一能达此目的的方式就是攻击比利时，自1830年起，比利时的独立一直受到英国的保护。

在这一背景下，1914年6月基尔周帆船赛（Kiel Week Regatta）期间，海军上将乔治·沃伦德（Admiral Sir George Warrender）率领4艘新型无畏战舰和4艘巡洋舰对德国进行友好访问。这个会面的地点首先就值得注意，因为基尔运河（Kiel Canal）最近刚刚完成了拓宽工程，以匹配新型的无畏战舰。沃伦德的舰队得到密令，要查明一切他们能查到的关于德国海军的信息，包括射击和鱼雷的装备技术，通讯技术也在探查的范围之内。表面上，大家都很友好。德国海军的乔治·冯·哈泽（George von Hase）说道：“在所有的舞会和晚宴上，随处可见年轻的英国官员和德国官员共同举杯、相谈甚欢，和德国小姐打情骂俏。”相较于德国人的武器，“南安普敦”号巡洋舰的中尉斯蒂芬·金-霍尔（Stephen King Hall）更关心社会学上的东西。他观察到德国海军军官比英国军官更有教养、更聪明，但是他们一旦离开上级的视线就表现得像远离老师的顽童。他还注意到德国军官更有魅力、更重礼节，但是没有一个人会把船当作自己的家，因为每个人在岸上的军营里都拥有一个小隔间。“如果两军交战，”他总结道，“我们将面对勇敢的对手。”注

---

1. Roy Jenkins, Gladstone, London, 1996, p.610.
2. Henry Baynham, Men from the Dreadnoughts, London, 1976, p.54.
3. Winston S.Churchill, The River War, London, 1973, p.263.

4. Navy Records Society, The Papers of Admiral John Fisher, ed. P.K.Kemp, vol. 1, 1960, p.12.

5. Jon Sumida, In Defence of Naval Supremacy, London, 1993, p.50.

6. Randolph S.Churchill, Winston S.Churchill, Volume Ⅱ, Companion Part 3, London, 1969, p.1836.

7. National Archives, ADM 116/1182.

8. Hansard, 16 March 1903, col. 866.

9. National Archives, ADM 7/941.

10. Baynham, Men from the Dreadnoughts, op.cit.， p.128.

11. William James, New Battleship Organisations, Portsmouth, 1916, p.81.

12. Anthony Carew, The Lower Deck of the Royal Navy, 1900-1938, Manchester, 1981, pp 64-65, 207-210.

13. Louise KingHall, op.cit.， pp 366-367.

第16章
战争的考验

1914年8月4日，英国对德宣战。此时英舰已经接到动员命令参加演习，但是丘吉尔让战士们保持待命状态。战争开始之际，出于对现代武器的局限性及其巨大杀伤力的无知，海军、陆军和民众们都在热火朝天地举行庆祝仪式。海军上将约翰·杰利科（John Jellicoe）从年事已高的乔治·卡拉翰（George Callaghan）上将手里接过舰队军权。而这支主军力［现名为大舰队（Grand Fleet）］已经转移到斯卡帕湾（Scapa Flow）的大型锚固区，那里有足够场地用于军演和射击练习，同时也可以防止德军突袭，从而进入大西洋海域。之前一艘U型潜艇在一天之内击沉3艘巡洋舰，分别是“阿布基尔”号(Aboukir）、“克雷西”号（Cressy）以及“霍格”号（Hogue），因此英军一直强调警惕潜水艇的威胁。虽然数月来，时刻准备防御敌军进攻的大舰队一直居无定所，但大家心里清楚，把斯卡帕湾作为锚固区并不安全。





海军上将约翰·杰利科正在登上“铁公爵”号（Iron Duke）战舰。战争爆发后，杰利科上将很快取代了乔治·卡拉翰上将，被任命为大舰队总司令，这让卡拉翰上将的支持者们很震惊。许多人认为杰利科上将的战术过于谨慎，但在管理舰队方面很娴熟。（康威）

此次大舰队的核心力量是数十艘新型无畏战舰，而之前是6艘巡洋舰，由于行动起来最为灵活，被用于侦察。除了这些战舰之外，打头阵的就是一些轻型巡洋舰。由于这些巡洋舰会最先直面敌军，因此需要自备火力，就如费舍尔上将所言：“如果侦探一看见3个烟囱便转向逃跑，那么他除了知道第一艘船上有几个烟囱之外，不可能获取任何其他有用的信息。”(注)负责保护这股核心力量的是小型驱逐舰队，他们不仅能击退鱼雷袭击，也能主动发起进攻。与纳尔逊所经历的海战相比，此次舰队战术更加复杂，战列阵营也更加重要。此时的英军将领们并不期望来一场特拉法尔加那样的激战，只希望自始至终都能稳

稳控制军队。为了达到预期，杰利科上将必须制订非常详细的战略计划，这就与纳尔逊的战略体系大相径庭了。

毋庸置疑，海军和民众们都希望能像在特拉法尔加一样速战速决，而德国人却不想就这样白白牺牲掉自己的小型舰队。相反，德军在东海岸城镇狂轰滥炸，希望能够引诱英国小型军舰并将其一举俘获，以缓德军赤字之窘。杰利科上将抗住压力未做行动，而海军中将戴维·贝蒂（David Beatty）领导的巡洋战舰却向南转移到福斯湾，还获得“巡洋战舰队”的称号，这让杰利科上将有了脱队单干的妄想。1915年1月，贝蒂上将在多格浅滩（Dogger Bank）与小批敌军交战，但由于射击不力、指挥失误，巡洋舰队也只是侥幸脱险。但贝蒂上将长相英俊，喜好张扬，很快就成为众所周知的时髦指挥官；而与之相比，杰利科上将就显得格外谨小慎微，低调内敛。

英国海军一直以来都未能像人们预期的那样，很快进入激战阶段，这让报界和公众都很失望，也在他们心目中留下了不切实际的勇士形象，大舰队在遥远的锚地安顿下来，开始了数年乏味无趣的生活——因为年轻士兵中很少有人对小岛的远古风情或者自然历史感兴趣。海军上尉斯蒂芬·金-霍尔说：“虽然斯卡帕湾有些地方景色很壮丽，但是根据一些已经在世界其他类似地方生活过的人说，他们会经历三个阶段。第一阶段，他们与自己对话；第二阶段，他们与羊群对话；第三阶段，他们认为羊群在主动跟他们说话。”[注]根据记载，海军上尉安格斯·坎宁安-格雷厄姆（Angus Cunningham Graham）就曾说过，

> 对军官们来说，至少对那些在乡下长大的人来说，有很多事情可做。附近有几个鳟鱼湖，可我们的活动范围被限制在小溪附近，通常情况下，我们待在那儿的时间从来不会超过4个小时。有时，我们也可以在火山口捕捞海鳟鱼，可我一直不得捕鱼要领，从没抓住过一条。[注]

19世纪最后25年海军队伍扩大，因而战争爆发时，人们普遍认为海员非常充足，以至于丘吉尔首相会派遣皇家海军志愿后备队中的业余海员去佛兰德参战，结果这些人很快深陷西线的壕沟之中。与“二战”不同，“一战”时期（1914年至1918年）海军中没有那么多平民水手。19世纪最后25年海军人数平稳增长，到1913年人数达到14.6万，相当于19世纪初战时的最多人数。热衷于扩充海军后备队的洛德·布拉赛（Lord Brassey）于1906年写道：“英国海军从未像现在这样，时刻准备战斗。事实上，海军在和平时期也一直保持着战时的状态。”注如果战争持续不久，从短期来看作战计划就会简单许多，战争爆发时，把海军教官和受过一些培训的水手从学校里拉出来参战即可。但是如果战线拉长的话，就会出现问题：军队缺乏受过严格训练的新兵。好在主力军在斯卡帕湾战斗力比较稳定，海员紧缺状况才得以缓解。1916年，英军开始在斯卡帕湾对海员进行培训和考核。1917年11月，海军服役人数达到峰值，有420 301名。此次海战中，军队需要更多兵力。战争开始时，只有25万多名正规军和不足50万的后备军可供调遣、参战。在冲突爆发期间，海军征募了将近500万新兵，相当于英国成人人口总数的1/5，除此之外还有300多万统治军和殖民军。尽管如此，海军还需要纳入更多新兵，才能与总人口相适应；同时招募的水手的标准，也较战前大大降低了对社会地位的要求。

1915年2月，德国人指望他们未投入使用的新武器（即U型潜艇）在战争中发挥作用。1914年德国人已经用潜艇击沉了3艘英国巡洋舰，但如今，他们却用U型潜艇对付北海地区的英国商船，使英国措手不及。关于战事，国际上大多都是些不成文的规定，但是根据《日内瓦公约》，被截留的商船必须是战船，船员的安全也必须得到保证。商船可以被击沉，也可以被当作战利品，这样的规定在战争初期就得以实行。1914年10月，U 17潜艇在挪威海岸截留了“格里特拉”号（Giltra），这是第一艘被击沉的商船。在开炮击沉船舰之前，德国人还将船员转移到救生艇上，拖着他们抵达海岸。但是这样的海战与潜艇战不一样，潜艇战对隐秘性要求很高。1915年2月，德国宣布英国周

边的所有海域都划为战区，这些海域上的所有船只都有可能遭到突袭。此时德国只有37艘潜艇，而可以随时出海的只有1/3。尽管如此，德军依然战果累累，令人吃惊。丘吉尔用伪装成商船的Q型船（Q ship，即猎潜船）来掩人耳目，当U型潜艇浮出水面开炮时，这些商船只需亮出武器装备；不过这也给德军的进攻留下了口舌，他们只需辩称自己分辨不出这是商船还是战船，因此有义务进行突袭就行了。而德国面临的最大问题是，它实行的这种政策对中立方极其不利，特别是对美国。“卢西塔尼亚”号（Lusitania）是一艘英国远洋班轮，5月7日在爱尔兰南海岸被U 20潜艇截留。对于“卢西塔尼亚”号是否配备了足够火力，足以成为被袭击对象，仍然存在争论。但是重要的是，舰船沉没后128名美国人失踪了。德国人不得不调整政策；在客船发生一系列类似的事故之后，德国人被迫放弃这种潜艇突袭的政策。虽然英军几乎没有参与其中，对U型潜艇也没有进行过什么实质性的反击，却在潜艇战的第一回合中取得了胜利。

北海僵局与法国和比利时的西线状况相呼应。在西线，数百万海军隔着数百英里长的战壕面面相觑，每一点儿推进都要付出巨大代价。不过丘吉尔还是颇具军事头脑，制订出了新的计划。俄罗斯军队虽然数量庞大，但是装备简陋；土耳其是德国盟友中实力最弱的软肋。如果军事装备能够运入黑海地区，俄罗斯军队就可以武装起来。但是要抵达黑海地区，首先必须强行穿过达达尼尔海峡。

那时，丘吉尔在地中海地区的行动捷报频传。战争爆发时，他已经接管正在建造中的大型战船“苏丹奥斯曼I号”（Sultan Osman I），此船为了泰恩河（Tyne）的土耳其人而建，后来丘吉尔将其重新命名为“阿金库尔”号（Agincourt），土耳其人认为这是一种羞辱。此时德国巡洋战舰“戈本”号（Goeben）和巡洋舰“布雷斯劳”号（Breslau）已经避开盟军巡逻军舰，抵至达达尼尔海峡。对立场摇摆不定的土耳其来说，德国送来这些舰船坚定了它向协约国宣战的决心。丘吉尔想把土耳其从战争中淘汰出局，或许夹杂着个人因素。

一直以来英国海军条例都有规定，舰船不能直接占用陆地堡垒，除非它们在数量、技术和士气上有绝对优势。过去对阿尔及尔和亚历山大港的攻击进展相当顺利，因此英军有可能认为，出于文化上的相似性，土耳其会轻易屈服。更何况，现代战舰配备巨型火炮和重型盔甲，已经完全不同于旧式的木制军舰。但是1915年3月，一支大型盟军舰队在进入海峡攻克土耳其战垒的行动中，刚取得一些胜利，就很快受到地雷的重挫。“不屈”号（Inflexible）战舰受损，3艘前无畏战舰被击沉，至此英军才彻底放弃了进入海峡的计划。

英军决定在加利波利半岛（Gallipoli Peninsula）发动海陆两军作战，士兵大多来源于澳大利亚、新西兰和澳新军团（ANZAC）。以这样的规模在海岸登陆，英军并没有经验。前无畏战舰“女王”号（Queen）上的一名射击手乔治·布特福特（George Butoft）看到军队着陆时心中满是恐惧，

> 大约3点钟的时候，他们都已经列队成形。我们害怕月光过亮，把一切都照得非常清楚。战士对于登陆后的状况一无所知，他们不了解那里的地势。我用望远镜可以看见前方沟壑，不过除此以外也别无所获。他们一直走到最高处时，还没有发现任何线索，一丁点儿也没有！现场很混乱。但是土耳其人始终都没有开火。通过射击瞄准镜，什么都可以看得很清楚。这让人心生畏惧，我之前从未有过这种感觉。当光亮出现时，眼前呈现的只是一场屠杀。任何澳新军团士兵回国后对此役都会三缄其口。海滩有50码宽，毫无遮挡。排在前面的战友倒下了，他们便就势卧倒，等待形势出现缓和，此时战友是他们唯一的遮挡物。数百名战士小腿后部受伤，他们的脚暴露明显。[注]

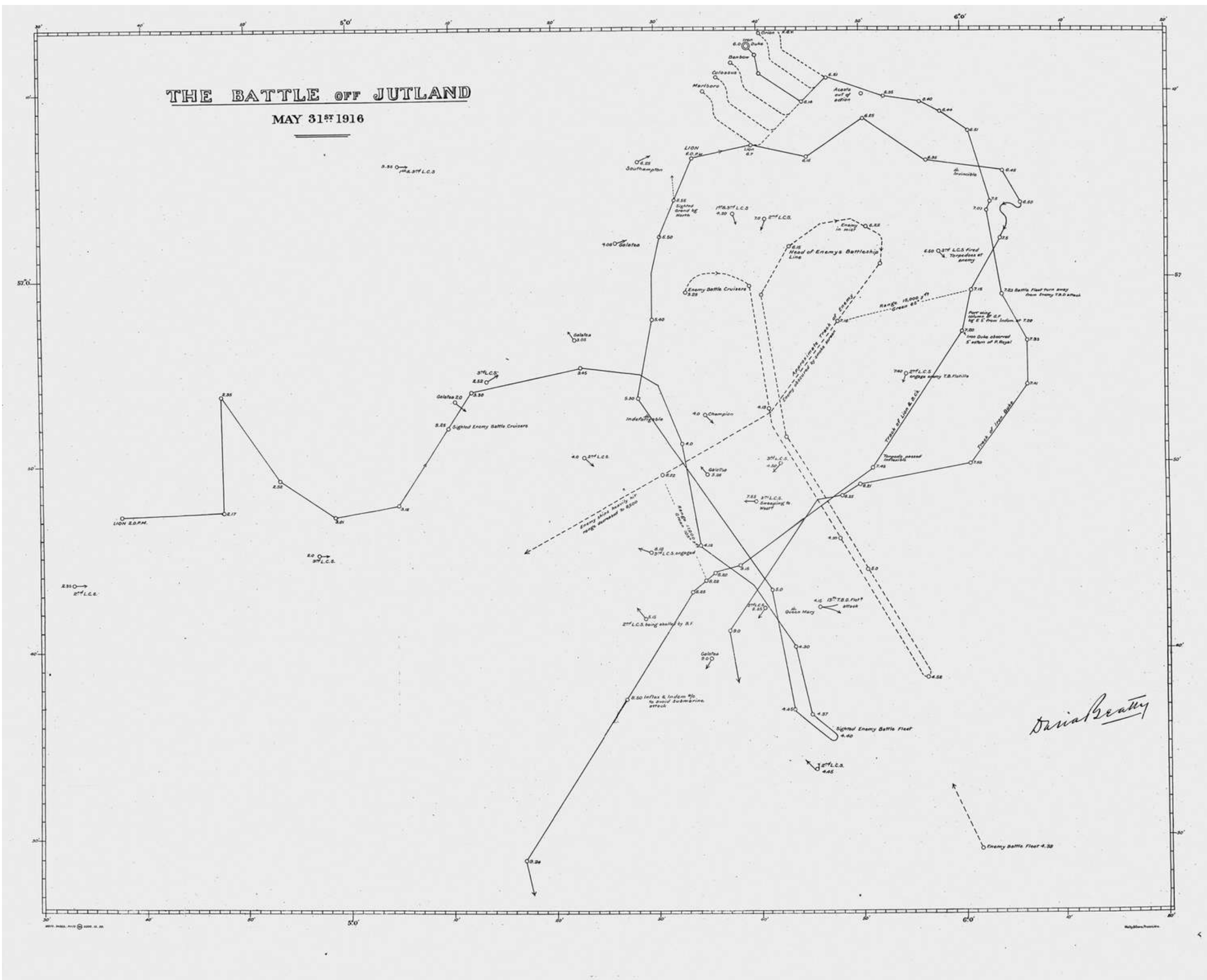
军队被困6个月后，伤亡惨重，不得不撤离回国。丘吉尔被免除海军大臣的职务，他的政治生涯似乎将要提前结束。

1916年5月31日半夜左右，两岸的船舰离开了北海港口，位于斯卡帕湾和因弗戈登（Invergordon）的大舰队，位于福斯由贝蒂上将统领的战列巡洋舰，位于威廉港由希尔上将（Admiral Scheer）统领的德国公海舰队也都陆续离港。德军希望诱捕一支英军舰队，英军通过无线电情报获悉德军舰队起航。杰利科上将的舰队有24艘无畏战舰，其中附带3艘战舰；贝蒂上将有4艘“伊丽莎白女王”级别的战舰，这是世界上威力最大的战舰，除此之外还有之前战斗留存下来的6艘战舰。第二天下午很早的时候，一艘来自中立国丹麦的商船在返程时，被北海两岸的巡洋舰发现。分驻两岸的英、德舰队均派遣船舰出航调查，在中途遇到对方才发现威胁，随即各自归队。很快就有重型炮弹从两岸射出，无辜的“海峡”号（N.J.Fjord）商船陷于炮火之中。至此，世界上最大的海战爆发了。

这两支战列巡洋舰力量迅速开始行动起来。弗朗茨·冯·希佩尔(Franz von Hipper）海军上将指挥德国舰队，试图引诱贝蒂上将向南行驶撞上德军战舰。尽管由于信号错误、处境被动，贝蒂将军还是胸有成竹前往迎战，4艘巨大的“伊丽莎白”号战舰最初并未随行。德军比贝蒂上将缺乏训练的舰队更快一步确定海战范围。就在4点钟之后，炮弹穿破了“不倦”号（Indefatigable）战列巡洋舰上的轻型甲板，随后便发生了震人心魄的海船爆炸。20分钟之后，“玛丽女王”号也遭此厄运。厄尼·查特菲尔德（Ernle Chatfield）是贝蒂上将的旗舰舰长：

> 我当时就站在戴维·贝蒂上将身边，我们刚好转身，都看见了这惨不忍睹的一幕。我有朋友在“玛丽女王”号上，我知道他们在想什么：如果我们在“雄狮”号（Lion）上，那该有多幸运。
>
> 贝蒂上将转身对我说：“今天我们的舰队似乎出了点儿状况。”这句话既不需要评论也不需要回答。(注)

随着德国舰队主力顶着蒙蒙薄雾出现，贝蒂上将不得不驶向杰利科上将的舰队，更糟糕的事情也即将发生。距离北部还有数英里的大舰队主力，仍然组成6个纵队，每队4艘船，形成巡航队形。此时，杰利科上将不得不做出判断，战斗中应该对哪一方进行战略部署。尽管侦察巡洋舰传来的消息很不可靠，但是杰利科上将仍可以据此来挑选北部地区的港口。这里的港口可以让他穿过敌军的T形舰队，部署大面积的舷侧火药以对抗敌军先锋主力；不过这也只能是微弱的反击，最终还是会被粉碎。但是这次德军很是震惊，因为他们没能成功重创贝蒂上将的战列巡洋舰，反而让自己被困于陷阱之中。整个舰队必须进行180度大转弯，所有船舰同时转向并释放烟雾。这种操作英军从来没有尝试过。杰利科上将穷追不舍，但是英军的厄运并未结束。就在傍晚6点半之后，杰利科上将麾下的战列巡洋舰“无敌”号（Invincible）在遭遇“德弗林格”号（Derfflinger）和“吕佐夫”号（Lutzow）的炮火袭击之后发生爆炸。当时皇家海军陆战队的乐手格林（A.C.Green）就在“赫拉克勒斯”号（Hercules）战舰上。



上页为贝蒂上将的日德兰海战部署图。他的巡洋舰队从左边进入战场，在被德国舰队追逐北转之前一直是向南前进的，随后加入杰利科的大舰队，我们可以看到舰队由5个纵队合并为1个。（康威）

> “赫拉克勒斯”号随着舰队经过时，我看见“无敌”号被炸成两半，沉在水里，很多年轻人在上层甲板上呼喊喝彩，这时从桥上传来船长的喊声：“不要再幸灾乐祸了，那是我们的船！”之前从未想过德国人竟然会击沉英舰——这是我们一直以来的观点……[注]

现在希尔上将从海军基地出发向东行进，可能是想经过英舰尾部。但是他发现自己将再次穿过T形舰队，再次撤离战场。这一次希尔上将启用驱逐舰和鱼雷快艇对付大舰队。因此，小心谨慎的杰利科

上将改变航向，让公海舰队（High Seas Fleet）有机会逃走。就像下层甲板上的人看到的那样，这场海战让人一头雾水。

> 事情发生得很奇怪，但也很有趣。你只能看清自己所在的范围，但是我从没见过像驱逐舰这么快的速度，地雷引爆后出现一片火海，“毁灭者”号（Destroyer）不复存在了。船舰行驶速度都很快，但也被敌军战火所阻碍，你能看见的地方没有战舰，只有一片浑水，而那就是数百名战士所在的地方。(注)

夜幕降临时分，驱逐舰纷纷开始采取行动。英军击沉几艘德国巡洋舰，而且第12号驱逐舰纵队（12th Destroyer Flotilla）还击沉了前无畏型战列舰“波美拉尼亚”号（Pommern）。“波美拉尼亚”号年代久远，本不应该纳入大舰队。德军最大的损失就是上好的战列巡洋舰“吕佐夫”号，海战时受到重创后便在海中沉没了。

德军绕过大舰队的尾部，得以返航，满怀侥幸之情。海战中，他们击沉3艘英国巡洋战列巡洋舰和11艘其他舰船，消灭了6 000人，很快就宣告胜利。他们也付出了不小代价：损失了1艘巡洋战列舰，1艘历史悠久的战舰和9艘其他战船，死亡2 500人。德军的大炮装置、损伤控制和航海技术，以及战船配备应该不仅限于这种抵御敌军进攻、赢得生存机会的水准。再加上他们的许多战船由于受损太严重，不能连续数周在海上停泊，相比之下，英军第二天就已再次准备妥当、蓄势待发了。这场战斗的另一个重大影响在于，德军已经放弃俘获英国舰队的奢望，不管代价如何，都转而投向全面的潜艇战。在引诱大舰队进入潜艇陷阱的尝试失败后，德军于1917年2月宣布，开始进行无限制的潜艇战，即只要船只出现在潜艇埋伏的领域，就予以攻击。

这是一场规模巨大的博弈，因为很明显美国也会宣战。德国预计在美国成功组建军队前往法国之前，英军就有可能弹尽粮绝，核心力量也会被赶出同盟国。此外，位于欧洲另一端的俄罗斯也濒临崩溃的

边缘，新一轮的革命浪潮已然风起云涌。这次海战中，德国舰队有105艘U型潜艇可以派遣使用。为抵消潜艇的威胁，英国研制出水听器（hydrophone）来获取潜艇的声音信息，但是事实证明，海上舰船发出的噪音严重干扰水听器，这项发明根本无法发挥效能。很快，英国的商船船队就遭到攻击，损失是灾难性的：2月和3月货物损失量达到50万吨；而4月德国仅损失了9艘潜艇，就使英国的货物损失量达到了86万吨，这对于食物和原材料都极其匮乏的英军来说，无疑是雪上加霜。英军怒不可遏，广布鱼雷使德军U型潜艇躲在基地不敢轻举妄动，但是费了九牛二虎之力之后却发现状况变得更加复杂起来。

风帆时代的海战中，商船都会由护航舰队护送，但是根据以往的海战经验，护航舰在抵抗蒸汽船尤其是潜艇时，根本毫无用处。找到足够的护航舰已是难事，护卫队需要在特定地点集合、待命；船只的速度难以统一，不易控制，而且当船队同时抵达港口时，会出现交通严重堵塞的情况。不过对于某些特定航道上的船只，如运兵船和前往法国和中立国挪威的运煤船，海军都为其配备了护卫队。在政府的高压下，海军4月末开始普遍采用配备护卫队的策略。首相劳合·乔治参加了4月底召开的海军委员会大会，会议上探讨的正是护卫队的事宜，尽管当时此项决定已经得到认可了。

海军中的主力部队必须为远程护航提供驱逐舰，为做补充，各种船级的单桅帆船和巡逻艇也在紧锣密鼓的建设之中。许多近海的护卫工作都是由辅助巡逻艇的船员、以前的渔民和一些非专业海员完成的，这些人在之后的海战中发挥了重要作用。很多时候，他们用改造过的拖网渔船或者大型游艇进行海边作业。由于还未找到完全有效的方法来对付德军潜在水中的U型潜艇，配备护卫队也只能起到威吓的作用。一直以来，英军都是利用回声探测潜水艇的存在与方位，直到战争结束后才真正研制出潜艇探测器。深水炸弹早已投入使用，效率也在不断提高。在海战开始前的两年中，深水炸弹曾击沉过2艘潜艇，1917年击沉6艘潜艇，到1918年，被深水炸弹击沉的潜艇数达到22艘之

多。再加上巡逻艇联合打压潜艇气焰，德军U型潜艇耀武扬威的时代终告完结。1918年年底，英军损失有所下降，不久以后，在战争中得以迅速扩张的美国军队踏上了前往欧洲的征程。

1912年，皇家海军航空队（Royal Naval Air Service，RNAS）建成，得到丘吉尔大力支持。后来证明，这支军队别具一格，而且正如名字所言，在国外取得很大成功。与海军主力队不同，皇家海军航空队吸纳了大量非专业海员（如飞行员和机械师），常规海军队称其缩略名称代表的含义是“不是一名真正的水手”。但是在遵守海军纪律的前提下，把创新性想法付诸实践需要不断尝试。皇家海军航空队声称可以制造坦克、防御战斗机、航空母舰和重型轰炸机，所有这些都将成为下一次战争中的核心武器。在反潜艇海战中，航空队可以取得决定性胜利。

> 飞艇日日夜夜都在护卫队左右，是不容置疑又非常有用的侦察员。1918年夏天，飞艇和水上飞机上空的一批批空中巡逻队，如果天气允许的话，将会全程随行护卫队。航空飞机有时候并不能成功阻止敌军潜艇发动进攻，但是它可以在潜艇进行一系列后续动作之后，采取直接措施发动进攻，不过这会导致水上舰艇随后便启动深水炸弹进行反击。(注)

1918年皇家海军航空队并入英国皇家空军（RAF）之后，海军名声大跌，后勤主管或许要花上将近20年时间为此辩驳，不过相比之下，英国在航空母舰发展方面远远落后于日本和美国。

海战4年来，英国皇家海军一直对德国实行远程封锁。战争刚一结束，海军大臣就对第10巡洋舰中队表示敬意：

> 封锁就是把德国从核心帝国行列中剔除。此次封锁由第10巡洋舰中队执行，其实力被宣扬得有点儿夸张。1914年至1917年，第10

巡洋舰中队封锁的海域范围从奥克尼（Orkney）到冰岛，长达800英里。在这些海域，他们阻截了数千条向敌军运输救援物资的船舰……注

这有点儿言过其实。德国在战前还不是食品进口国，不过德国战争前夕从农民中征募众多劳力，导致国家农业产量减少。到1918年末，德国经济已现疲态，濒临崩溃，粮食市场混乱，海军也开始暴动。11月，国家首脑潜逃，德国要求停战，于是英国政府派遣海军上将罗斯林·威姆斯（Rosslyn Wemyss）前往贡比涅森林（Forest of Compiegne）协商相关停战协议。威姆斯上将主要担心德国舰队的投降和安顿问题，他借鉴了法国将军福熙（Foch）的做法，对战败方实行野蛮的限制性措施。根据停战协议，公海舰队中最重要的船舰将被强制没收，并在第一时间被送往福斯湾。舰船都停在那儿，贝蒂上将在对士兵们的演讲中说："现在它们将会被带走，交由斯卡帕的大舰队监管，在那里它们可以和我们一样（笑声），享受在斯卡帕的美好时光（笑声）。"接着贝蒂上将发出一个信号，标志海战真正结束。"周四，也就是今天，日落时德国军旗要降下来，未经允许绝不可以挂起来。"注但是6个月后，德军的精干部队摧毁了德军在斯卡帕湾的船舰，战舰残骸如今在斯卡帕湾还依稀可见，战争胜负似乎并不分明。

海军航空

大约到1910年的时候，飞机在海上侦察、轰炸和鱼雷袭击等方面显然颇具用处，如果能从船上发射飞行器，将会大大增加飞机射程。1910年，美国飞行员尤金·伊利（Eugene Ely）是第一位把联邦星舰"伯明翰"号（Birmingham）船首作为飞行器发射平台的人。1912年，他又成为第一位在梅德韦河口启动皇家海军舰艇"皇家爱尔兰"号（Hibernia）的人。巡洋舰"赫尔墨斯"号（Hermes）配备了飞

机，这让它在1913年的海军演习中小有成就。另外一艘巡洋舰将配备浮舟的水上飞机发射入水中，若1914年战争爆发，几艘高速商船便会被改造成这样的战舰。1914年，英军在库克斯港（Cuxhaven）对德军飞艇发射了一个飞行器作为试探，袭击的效果虽然不佳，但这次行动也算一个创举，由于水上飞机很难在平静海面以外的地方有良好表现，再加上他们所配备的浮舟，结果自然大打折扣。

鱼雷袭击也有不少成功的案例，这集中于地中海战场；炸弹普遍体积太小，其火力所造成的伤害自然也不大；而航空侦察机如果没有无线电通信和无线电导航，也无法发挥作用；尽管皇家海军舰艇“恩加丹”号（Engadine）发射了一架水上飞机，但航空侦察机在日德兰海战中也是一无是处。

对于防空战斗机来说，主力舰和巡洋舰都配备了几架单座或双座飞机，它们可以以炮塔为平台，迎风起飞。最大的问题在于飞机如何返航。由于北海战场海域狭小，飞机只能在岸边找到停机地点。如果没找到的话，可以在靠近舰队的地方做水上迫降，这样就可以接到飞行员。即使是以1916年那样结构简单、价格低廉的飞机标准来说，这种行动的操作费用也很昂贵。同年，偏心轴巡洋舰“暴怒”号经过改造后，在船体上部安装了一个降落平台。1917年，分舰队指挥邓宁驾驶着他那架“索普维斯海豹”式双翼飞机，借由人力抓住机翼上的降落把手，成功降落。但是在第二次试飞中，邓宁不幸遇难。事后，人们在“愤怒”号的后甲板上安装了降落平台，但是由于受强烈气流影响，飞机根本难以起飞。

唯一实际的解决办法就是安装一个完全平坦的甲板。皇家海军舰艇“阿格斯”号（Argus）就有这样的甲板，它由一艘邮轮改造而成，到1918年才完全改造好。“阿格斯”号在福斯湾进行各种尝试，有希望发射一枚强威力鱼雷来对抗海港的公海舰队。航空母舰其实早已存在，只是“一战”结束之后，才开始形成这种概念，并在“二战”的太平洋战场发挥统领作用。

在飞艇的发展方面，英国远远落后于德国。但是皇家海军航空队建造了几艘不同类别的非刚性和半刚性飞艇（或者软式小型飞船），通常用于北海地区的巡逻。这些飞艇包括“航海童子军”（Sea Scout）、“滨海”（Coastal）、“碳星”（C Star）和北海级飞艇。它们在对抗敌军潜艇战中都有一定战绩。

虽然没有人带着举国欢庆的心情大声宣扬英军战况，但是海军在战争中的表现确实令人大失所望。这次海战中，没有另一个纳尔逊上将横空出世，有的只是谨小慎微的杰利科上将和草率马虎的贝蒂上将；这次海战不像特拉法尔加海战那般激烈果决，倒是频频陷入日德兰海战那样的僵局。战前在海军建设上花费了大量资金，但是在具体结果中却收获甚少。战争证明海军将领们刻板僵硬、缺乏想象力。在其他两个前线阵地，海军也都表现平平。在达达尼尔海峡，海军两次都是因为指挥失误而未能获胜。在潜艇战中，海军迫于外界压力，再加上广泛使用经过改造的商船和非专业海员，最后终于取得了唯一一次胜利。此外，这也是自马尔堡时代以来的第一次欧洲战争。在马尔堡时代，陆军是英军主力。虽然海军大多数时候都停泊在斯卡帕湾，但是成千上万的海员都是在索姆河（Somme）、伊普尔（Ypres）等其他战场中丧命。不管这是不是军队实力不济的原因导致的，这时都不是那么重要，陆军司令官菲尔德·马歇尔·海格（Field Marshal Haig）仍被当作一名英雄。虽然英国海军没有遭遇重大失败，它对德军实行封锁，对盟军取得巨大胜利也具有至关重要的作用，但是英国作为世界超级大国的时代已经一去不复返了。1922年，英国政府同意签订《华盛顿海军条约》，条约规定，英国和美国海军主力舰总吨位所占比例相同。这对许多英国海军将领来说无疑是晴天霹雳，意味着他们没有其他技能，将沦为冗余人员。不平之怨骤起，他们自认为工作未尝出现失误，当然没有理由承担恶果。德军虽然战败了，却没有损失一艘主舰；没有犯下任何明显可起诉的罪行，却要接受《凡尔赛条约》（Treaty of Versailles）的惩罚，这就为下一次大战埋下了种子。“一

战”之后，皇家海军也并不满足，它将会在下一次冲突中争取获得更多荣耀和影响力。

---

1. Navy Record Society, The Papers of Admiral John Fisher, op.cit.，vol.1,p.12.
2. Stephen King Hall, My Naval Life, London, 1952, p.106.
3. Angus Cunningham Graham, Random Naval Recollections, Gartocharn, 1979, p.35.
4. Brassey’s Naval Annual, 1906, p.1.
5. Baynham, Men from the Dreadnoughts, op.cit.， p.231.
6. Lord C.Chatfield, The Navy and Defence, London, 1942,p.143.
7. Baynham, Men from the Dreadnoughts, op cit, p.236.
8. Ibid.， pp 237-238.
9. Admiralty （Civil Engineer in Chief）, The Technical History and Index, Vol. 8, Scandinavian and East Coast Convoys, p.59.
10. Journal of the Royal United Service Institution, February 1923, p.2.
11. Navy Records Society, The Beatty Papers, ed. B.McL Ranft, 1989, Vol. 1, pp 562-574; Paul G.Halpern, A Naval History of World War I, London, 1994, p.448.

致谢

这部作品深受新一代历史学家影响，包括已故的戴维·莱昂（David Lyon）和戴维·塞雷特（David Syrett），两位的研究领域主要在18世纪至20世纪。博物馆的工作人员，包括国家海事博物馆的罗杰·奈特（Roger Knight）、西蒙·斯蒂芬斯（Simon Stephens）、罗伯特·布莱思（Robert Blyth）和里娜·普伦蒂斯（Rina Prentice）；海洋历史博物馆的詹妮·莱特（Jenny Wraight）和艾恩·麦克肯基（Iain Mackenzie）；以及皇家海洋博物馆的坎贝尔·麦克默里（Campbell MacMurray）和已故的科林·怀特（Colin White）；专业学者包括圣·安德鲁斯（St. Andrews）和罗伯特·普莱斯考特（Robert Prescott）、剑桥大学的尼古拉斯·罗杰（Nicolas Rodger）、伦敦大学国王学院（King’s College London）的安德鲁·兰伯特（Andrew Lambert）、皇家霍洛威大学（Royal Holloway）的帕特·克林姆（Pat Crimmin）以及其他人。

书中的很多内容均取自国家档案馆、大英图书馆和国家海事博物馆的手稿记载。笔者对这些机构成员所提供的帮助表示感谢。为了出版此书，笔者还利用了大英图书馆和国家海事博物馆提供的资源，特别是伦敦图书馆，可借阅书籍的种类繁多。最后，还要感谢康威（Conway）出版社的约翰·李（John Lee），正是在他的邀请下，笔者才撰写此书；感谢艾莉森·莫斯（Alison Moss）为校订此书所付出的辛劳，由于出版日程紧张，她常需要争分夺秒。